

cahier
6

**Enquêtes // ménages déplacements
// déplacements grand territoire**



Objet de l'étude

Caractériser les durées des déplacements en Gironde afin de mieux appréhender le potentiel du report modal de la voiture particulière vers d'autres modes. Ce cahier est le sixième d'une série qui a pour but d'améliorer la compréhension des habitudes de déplacements des Girondins.



Liste des cahiers thématiques publiés précédemment :

- Cahier n°1 : Synthèse des pratiques de déplacements des habitants de la Gironde en 2009
- Cahier n°2 : La rocade et ses différents usages
- Cahier n°3 : La mobilité liée aux achats dans l'agglomération bordelaise et dans l'ensemble de la Gironde
- Cahier n°4 : Analyse des déplacements secondaires et des chaînes de déplacements
- Cahier n°5 : Les déplacements entre le Domicile et le Travail en Gironde

Équipe projet a'urba

Sous la direction de :
Antonio Gonzalez Alvarez

Équipe projet :
Valérie Diaz
Daniel Naïbo

Avec la collaboration de :
Béatrice Cuesta Gicquel – Assistante d'équipe
AIMES – Bureau d'études pour l'exploitation de bases de données

Comité technique de pilotage

S. Grillet – Communauté urbaine de Bordeaux
E. Lacan – Conseil Général de la Gironde
T Choren, A. Sallat – DDTM
F. Coignac – Conseil Régional d'Aquitaine
M. Gadrat – CETE du Sud-Ouest
JB. Rozier – Movable

Composition de l'étude

Après quelques définitions et rappels méthodologiques, l'étude analyse les durées de déplacement des girondins en croisant ces données avec d'autres paramètres tels que le lieu de résidence, le motif du déplacement ou les critères socio-économiques. Au final, des cibles potentielles du report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacements sont identifiées.



Sommaire

1 Objectifs, définition et rappels méthodologiques.....	8
1.1 Objectifs.....	8
1.2 Définitions préalables.....	8
1.3 Présentation des bases de données	9
1.4 Rappel des périmètres utilisés.....	10
1.5 Précisions méthodologiques sur les distances et avertissements	11
2 Analyse des durées de déplacement	14
2.1 Durées des déplacements selon le lieu de résidence.....	14
2.2 Durée d'un déplacement selon le motif et le lieu de résidence	18
2.3 Les critères socio-économiques	21
2.4 Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et le mode de transport.....	28
2.5 Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et la plage horaire du départ.....	30
2.6 Mode et motif de destination.....	32
2.7 Mode et plage horaire	36
2.8 Temps quotidien selon le mode	39
2.9 Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et la tranche de distance parcourue.....	44
2.10 Déplacements dont la vitesse est inférieure à 15 km/h	46
2.11 Déplacements actifs	50
3 Conclusion	54
4 Annexes	58

Note de Synthèse



Plusieurs facteurs influencent plus ou moins les durées de déplacements des girondins : le lieu de résidence a relativement peu d'influence (la durée moyenne d'un déplacement d'un résident de la Cub -20 min.- est légèrement supérieure à celle d'un résident de Gironde hors agglomération -18 min.-), par contre, l'occupation principale est plus déterminante (23 min pour les étudiants contre 16 min pour les personnes qui restent au foyer), tout comme le motif (entre 20 et 26 min pour les motifs obligés contre 13 à 18 min pour les autres motifs).

L'analyse par mode révèle d'autres informations intéressantes :

- les personnes qui utilisent la voiture consacrent plus de temps à la mobilité que celles qui ne l'utilisent pas (+14 min) ;
- un nombre très important de personnes (70 % en Gironde) ne se déplace pas du tout à pied ou à vélo ;
- seulement 14 % des personnes pratiquent les modes actifs plus de 30 min par jour.

À noter également qu'une part importante de déplacements inférieurs à 2 km est réalisée à des vitesses inférieures à 15 km/h (82 % des déplacements en Gironde, 87 % dans la Cub), ce qui constitue une cible intéressante des politiques pour promouvoir les déplacements actifs.

Note : L'ensemble des résultats de cette étude mérite d'être appréhendé avec prudence. En effet, au-delà des limites méthodologiques « classiques », la variable « durée » est une donnée déclarative dans les enquêtes déplacements marquée par une certaine subjectivité.



1 | Objectifs, définitions et rappels méthodologiques

1 | Objectifs, définition et rappels méthodologiques

1.1 | Objectifs

La conjecture de Zahavi (du nom du chercheur Yacov Zahavi qui l'a développée dans les années 1970), souvent citée dans les études de transport, suppose que le budget-temps des déplacements est à peu près stable dans le temps pour chaque ville et d'une durée à peu près équivalente quelle que soit l'agglomération étudiée (environ une heure). Cela signifie que pour les individus, les gains de vitesse des modes de transport ne se traduisent pas en une diminution du temps quotidien consacré à se déplacer, mais en une augmentation des distances parcourues (ou une augmentation du nombre de déplacements).

Cette hypothèse est intéressante car elle permet d'expliquer de façon assez simple des observations sur la dynamique des villes et leur étalement. Cependant, elle masque les nombreuses variables qui peuvent jouer sur le budget-temps de déplacement : motorisation, occupation principale, sexe, taille du ménage, lieu de résidence... Cette étude vise à creuser l'analyse des temps de déplacement, pour le cas précis de la Gironde, à partir de l'exploitation de la base de données fusionnée des enquêtes EMD et EDGT (2009).

1.2 | Définitions préalables

Déplacement : mouvement d'une personne entre une origine et une destination, avec un motif et effectué avec un ou plusieurs moyens de transport.

Durée d'un déplacement : temps écoulé entre le départ et l'arrivée. Donnée déclarative issue des enquêtes.

Temps de déplacement quotidien : durée cumulée des déplacements de la journée.

Distance de déplacement : distance entre le lieu d'origine et le lieu de destination du déplacement, calculée à partir du modèle développé par l'a-urba qui tient compte du réseau routier et non de la distance à vol d'oiseau (cf. chapitre sur les précisions méthodologiques).

Motif de déplacement : activité conduisant à effectuer un déplacement. Parmi les motifs observés, il faut distinguer les motifs dits « obligés » (domicile-travail et domicile-enseignement) des autres motifs (domicile-achats, domicile-loisirs et domicile-accompagnement).

Modes actifs : aussi appelés « modes doux », ce terme regroupe essentiellement les déplacements à pied et à vélo.

TC : transport en commun

TCU : transport en commun urbain (bus et tramway essentiellement).

1.3 | Présentation des bases de données

L'année 2009 a vu la réalisation :

- d'une Enquête Ménages Déplacements (EMD) sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine de Bordeaux sur un territoire de 96 communes que l'on qualifiera « d'agglomération bordelaise ». Ce périmètre correspond à celui du Schéma Directeur de l'agglomération bordelaise approuvé en 2001 ;
- d'une Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de la Gironde sur les 446 autres communes du département. Le périmètre est dénommé « Gironde hors agglomération bordelaise ».

Ces enquêtes permettent de recueillir les pratiques de déplacement d'une population pour un jour « normal et moyen » de semaine. Ces enquêtes sont basées sur des méthodologies standardisées. Elles utilisent toutefois des méthodes d'enquêtes différentes afin de s'adapter à la taille des territoires enquêtés :

- Enquête dite Ménages Déplacements : une enquête réalisée en face à face au domicile des résidents¹ des secteurs denses des agglomérations dont les pôles urbains comptent plus de 100 000 habitants ;
- Enquête dite Déplacements Grand Territoire² : enquête par téléphone pour les territoires péri-urbains moins denses en complément d'un recueil en face à face sur le pôle urbain considéré.

Les populations enquêtées n'étant pas les mêmes dans le cadre des deux enquêtes (pour mémoire, population des 5 ans et plus dans l'EMD, des 11 ans et plus dans l'EDGT), la production de résultats comparables sur l'ensemble de la Gironde a nécessité des ajustements techniques : le parti méthodologique retenu a été d'extraire, redresser et fusionner les données issues des deux enquêtes afin d'obtenir les pratiques de déplacement des personnes de 11 ans et plus, seule population commune aux deux enquêtes.

¹ Ces enquêtes sont réalisées auprès d'un échantillon représentatif de la population. Les données sont ensuite « redressées » pour affecter les résultats de l'échantillon de base à l'ensemble de la population.

² Il existe un autre type d'enquêtes déplacements les enquêtes dites Villes moyennes adaptées aux agglomérations dont le pôle urbain compte moins de 100 000 habitants.

La sectorisation du périmètre d'enquête

- 19 secteurs de tirage d'échantillon pour l'EGT, 76 pour l'EMD
- objectif : interroger au moins 160 personnes dans chacun des secteurs de tirage
- un découpage de l'aire d'enquête en zones fines permettant une localisation précise des origines/destinations des déplacements et une recomposition à posteriori de zonages

La collecte, la représentativité des données et le redressement

- Pour l'EGT : 3 327 personnes ont répondu décrivant plus de 12 000 déplacements
- Pour l'EMD : 12 600 personnes interrogées et 48 000 déplacements décrits
- On exige un seuil d'erreur maximum (e) de 5 % et un niveau de confiance (t) de 95 %. Le nombre minimum de déplacements (n) à partir duquel le chiffre peut être considéré comme significatif se calcule ainsi : $n = (t^2 \times p(1-p)) / e^2$. Les chiffres non significatifs, faute de robustesse, sont éliminés.
- Les données brutes sont redressées, pour chacun des secteurs de tirage, à partir des données issues du recensement de population de 2006 afin de reconstituer la population et le nombre de ménages du secteur.

1.4 | Rappel des périmètres utilisés

Tout au long du rapport, les analyses sont présentées selon les cinq grands périmètres suivants (carte en annexes) :

- La Cub
- L'agglomération hors Cub
- L'agglomération (soit le périmètre de l'EMD)
- La Gironde hors agglomération (soit le périmètre de l'EDGT)
- La Gironde

1.5 | Précisions méthodologiques sur les distances et avertissements

Les Enquêtes Ménages Déplacements ne disposent pas directement de la donnée « distance des déplacements ». Cette question n'est en effet pas intégrée au questionnaire car il est établi que les personnes enquêtées ont des difficultés pour estimer de manière fiable la longueur de leurs déplacements et ce, notamment, pour les déplacements les moins réguliers.

Cependant une estimation, *a posteriori*, des distances est possible puisque pour chaque déplacement sont connues la zone fine d'origine et la zone fine de destination.

Plusieurs méthodes sont utilisables pour réaliser cette estimation *a posteriori*³.

Concernant ces données sur la Gironde, la méthode de calcul de distance à « vol d'oiseau » n'a pas été retenue car jugée peu adaptée en raison du faible nombre de franchissements de la Garonne. C'est pourquoi l'agence (a'urba) a mis en place une modélisation propre de calcul des distances dont le principe est le suivant⁴ :

- pour chaque secteur de tirage, le centroïde est projeté sur le réseau routier le plus proche. Le réseau étant découpé en plusieurs nœuds, l'algorithme peut choisir le chemin le plus court en calculant toutes les possibilités existantes pour parcourir un déplacement d'un point A à un point B. La matrice des distances point par point est ainsi générée.

Afin de fiabiliser la base, quelques tests de cohérence sont ensuite établis.

À noter enfin que le calcul des distances de déplacement a récemment encore été optimisé avec la prise en compte des déplacements à destination des grands pôles générateurs, hors pôles d'enseignement. Le présent cahier profite de cette mise à jour des distances calculées ; aussi il peut exister des différences avec les données de distance figurant dans les précédents cahiers thématiques.

La robustesse statistique de toutes les données a été testée préalablement suivant la méthodologie de la note technique en annexe. Les données non significatives ne sont pas prises en compte dans les analyses.

³ Calcul *a posteriori* des distances dans les Enquêtes Ménages Déplacements, Certu, 2009

⁴ C'est pourquoi il existe des différences entre les données de distance produites dans la série de cahiers thématiques établis par l'a-urba et celles figurant dans le rapport d'analyse de l'Enquête Ménages Déplacements dans l'agglomération bordelaise réalisé par BVA pour la Cub.



2 | Analyse des durées de déplacement

2 | Analyse des durées de déplacement

2.1 | Durées des déplacements selon le lieu de résidence

Quel est le budget-temps de déplacement des Girondins ? Peut-on affirmer que les budgets-temps de déplacement sont constants indépendamment du lieu de résidence ? Les analyses des moyennes, des médianes et des distributions par décile⁵ par secteur de résidence permettent d'obtenir des premiers résultats intéressants.

2.1.1 | Durée d'un déplacement selon le lieu de résidence

En moyenne, la durée d'un déplacement d'un habitant du cœur de l'agglomération bordelaise est légèrement plus élevée que celle d'un résident d'un autre secteur de la Gironde (21,3 minutes contre 19,1 min en moyenne sur l'ensemble du département). *A contrario*, les secteurs où les déplacements sont en moyenne de plus courtes durées sont les secteurs périphériques (le Libournais et le Médoc avec 17,1 et 17,2 min de temps moyen de déplacement respectivement).

Tableau 1 : Durée d'un déplacement selon le lieu de résidence (en minutes) - Moyenne

	Moyenne
Gironde	19,1
Agglomération	19,7
Cub	20,0
Agglo hors Cub	18,8
Gironde hors Agglo	18,0

Si on s'intéresse aux médianes, la même tendance se dessine mais les écarts sont plus importants : tous les secteurs centraux ont des temps médians de déplacement de 15 min alors que tous les secteurs périphériques présentent des médianes de 10 min. Autrement dit, pour la plupart des secteurs, les déplacements des habitants de la périphérie ont des durées inférieures à ceux réalisés par les résidents du cœur d'agglomération, mais les écarts entre les durées des déplacements sont plus importants en périphérie, ce qui fait que dans les calculs des moyennes, la différence centre-périphérie paraît moins importante.

Tableau 2 : Durée d'un déplacement selon le lieu de résidence (en minutes) - Médiane

	Médiane
Gironde	10
Agglomération	15
Cub	15
Agglo hors Cub	10
Gironde hors Agglo	10

⁵ Les déciles distribuent l'ensemble des données d'une base en ordre selon 10 parts égales de telle sorte que chaque part représente 1/10^{ème} de l'échantillon.

Tableau 3 : Durée d'un déplacement selon le lieu de résidence (en minutes)

	Déciles										
	Moyenne	Médiane	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
1-Hypercentre métropolitain	21,3	15	5	5	10	10	15	15	20	30	45
2-Entre boulevards et rocade	19,5	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
3-Extra-rocade rive gauche	19,3	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
4-Rive droite	20,7	15	5	5	10	10	15	15	23	30	45
5-Presqu'île	18,3	10	5	5	5	10	10	15	20	25	35
6-Sud Médoc	17,8	10	3	5	5	10	10	15	20	30	40
7-Landes et Graves	18,8	10	5	5	5	10	10	15	20	30	40
8-Est cœur d'agglomération	19,7	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
9-Cubzaguais	18,3	10	5	5	6	10	10	15	20	30	40
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	18	10	3	5	5	9	10	15	15	30	45
12-Entre-deux-Mers	19,4	10	3	5	5	10	10	15	16	30	45
13-Haute Gironde	20,2	10	3	5	5	10	10	15	15	27	44
14-Libourmais	17,1	10	4	5	5	10	10	15	15	25	35
15-Médoc	17,2	10	3	5	5	7	10	15	15	25	35
16-Sud Gironde	17,9	10	4	5	5	10	10	15	15	25	40
Gironde	19,1	10	5	5	6	10	10	15	20	30	40
Agglomération	19,7	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
Cub	20	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
Agglo hors Cub	18,8	10	5	5	5	10	10	15	20	30	40
Gironde hors Agglo	18	10	3	5	5	10	10	15	15	25	40

Lecture du tableau 3

Dans l'hypercentre métropolitain, 90 % des déplacements (décile D9) ont une durée inférieure à 45 min ; dans le Médoc, 90 % des déplacements ont une durée inférieure à 35 min. Au-delà des écarts de moyenne et médiane, la distribution par décile permet de comparer la quantité des valeurs extrêmes de chaque territoire : les habitants du Médoc font, proportionnellement, moins de déplacements longs (>45 min) que ceux de l'hypercentre.

2.1.2 | Temps de déplacement quotidien selon le lieu de résidence

Quels sont les temps de déplacement quotidien ? Lorsqu'on analyse l'échantillon des personnes qui se sont déplacées dans la journée, on observe des temps de déplacement quotidien à peu près équivalents pour les habitants de la Cub, ceux de l'agglomération et ceux de l'ensemble de la Gironde entre 85 min et 90 min par jour. Seulement la Gironde hors agglomération se distingue avec des temps moyens et médians de déplacement sensiblement inférieurs au reste des territoires (10 min d'écart en moyenne).

Par secteur, l'intra-rocade est celui où la moyenne de temps de déplacement quotidien est la plus élevée, mais l'analyse par médiane révèle peu de différences par rapport à l'ensemble de la Cub. La moyenne élevée s'explique par une forte dispersion de données : ce secteur est celui qui présente à la fois le plus de déplacements quotidiens courts et longs.

Le Sud Médoc ressort comme le secteur où le temps de déplacement quotidien est globalement le plus élevé, et les secteurs périphériques (Libournais, Entre-deux-Mers et Sud Gironde), là où il est le plus faible.

Les habitants du cœur d'agglomération consacrent en moyenne plus de temps quotidien à se déplacer que le reste des habitants de l'agglomération.

En dehors des habitants de l'hypercentre, le temps quotidien de déplacements des habitants de l'agglomération est à peu près équivalent partout (entre 85 et 90 min/jour).

Les habitants de la Gironde hors agglomération consacrent en moyenne 10 min de moins de temps aux déplacements quotidiens que les habitants de l'agglomération.

Tableau 4 : Temps quotidien de déplacement selon le lieu de résidence (en min) - Moyenne

	Moyenne
Gironde	84
Agglomération	88
Cub	88
Agglo hors Cub	86
Gironde hors Agglo	78

Tableau 5 : Temps quotidien de déplacement selon le lieu de résidence (en min) - Médiane

	Médiane
Gironde	66
Agglomération	70
Cub	70
Agglo hors Cub	70
Gironde hors Agglo	60

Tableau 6 : Temps quotidien de déplacement selon le lieu de résidence (*)

	Déciles										
	Moyenne	Médiane	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
1-Hypercentre métropolitain	94	71	25	40	50	60	71	85	105	130	180
2-Entre boulevards et rocade	85	66	20	35	45	55	66	80	95	120	160
3-Extra-rocade rive gauche	88	70	21	37	50	60	70	85	100	120	154
4-Rive droite	88	70	24	35	50	60	70	85	100	120	159
5-Presqu'île	83	65	20	30	40	50	65	85	95	121	170
6-Sud Médoc	92	79	24	40	50	61	79	90	100	125	160
7-Landes et Graves	85	66	20	30	45	55	66	80	100	120	150
8-Est cœur d'agglomération	85	70	20	30	44	60	70	84	100	125	165
9-Cubzaguais	86	65	20	30	43	55	65	80	96	125	177
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	80	60	18	25	38	50	60	76	90	120	155
12-Entre-deux-Mers	79	55	13	20	30	40	55	65	90	120	151
13-Haute Gironde	84	50	12	20	30	40	50	65	90	120	173
14-Libournais	73	55	15	25	35	44	55	70	85	104	139
15-Médoc	80	60	18	29	40	50	60	80	100	120	170
16-Sud Gironde	77	55	18	23	30	40	55	66	90	120	161
Gironde	84	66	20	30	45	55	66	80	97	120	160
Agglomération	88	70	21	35	45	60	70	85	100	120	161
Cub	88	70	24	35	46	60	70	85	100	120	164
Agglo hors Cub	86	70	20	31	45	58	70	84	100	120	160
Gironde hors Agglo	78	60	16	25	35	45	60	72	90	115	155

(*) La carte des secteurs d'enquête est en annexe.

2.2 | Durée d'un déplacement selon le motif et le lieu de résidence

En général, les durées moyennes des déplacements des girondins sont plus élevées pour les motifs obligés travail (26 min) et enseignement (22 min) que pour les autres motifs loisirs (18 min) et achats (16 min). C'est pour le motif accompagnement que les durées moyennes de déplacement sont les plus faibles (13 min).

Ces durées sont quasi identiques indépendamment du grand secteur de résidence. Les résidents de la Cub et de la Gironde consacrent une même durée moyenne de déplacement pour le motif accompagnement (13 min), achats (16 min), travail (26 min). Elle varie faiblement pour les motifs loisirs et enseignement. Le motif enseignement est celui qui présente les écarts les plus importants : la durée moyenne de déplacement est de 22 min en Gironde, elle varie faiblement selon les secteurs Cub (21 min) et Gironde hors agglomération (20 min), mais elle est nettement supérieure pour le secteur agglomération hors Cub (26 min).

A contrario, le motif loisirs présente des durées de déplacement plus réduites dans l'agglomération hors Cub (15 min) que partout ailleurs.

Les durées moyennes de déplacement sont plus élevées pour les motifs obligés (entre 20 et 26 min) que pour tous les autres motifs (entre 13 et 18 min), avec des différences globalement peu significatives entre territoires. Ceci peut s'expliquer par le fait que les activités obligées (travail et études) sont globalement plus difficiles à trouver près du domicile que les autres activités (loisirs, achats, ...).

Tableau 7 : Durées moyennes de déplacement selon le motif à la destination et le lieu de résidence par grand secteur (en min)

	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
Gironde	13	16	22	18	26
Agglomération	13	16	22	19	26
Cub	13	16	21	20	26
Agglo hors Cub	13	16	26	15	26
Gironde hors Agglo	12	15	20	17	25

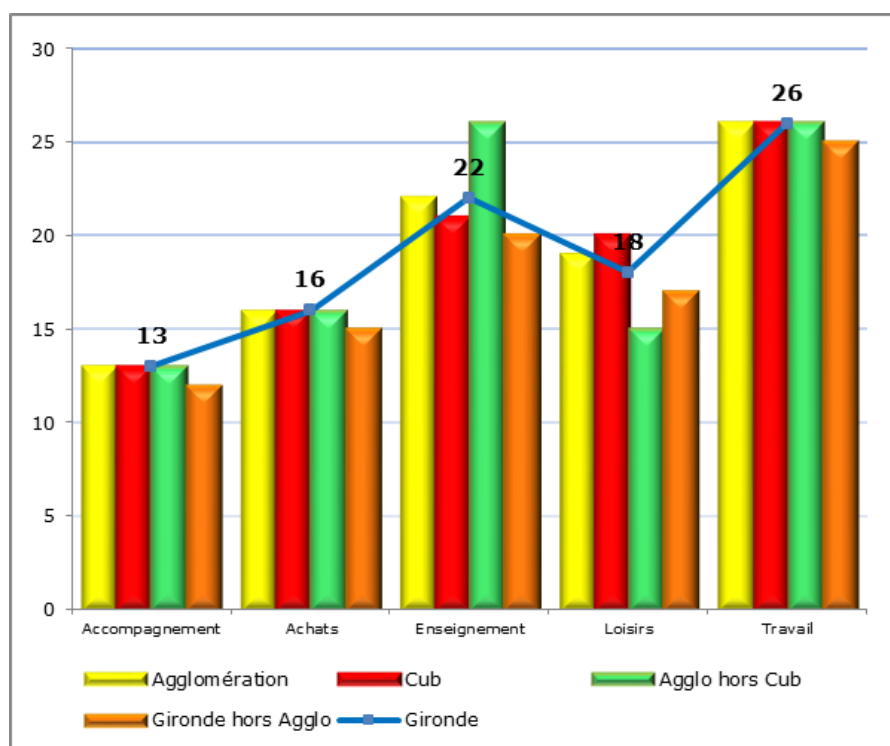


Tableau 8 : Durée moyenne d'un déplacement selon le motif à la destination et le lieu de résidence par secteurs précis (en min)

	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
1-Hypercentre métropolitain	15	18	20	22	26
2-Entre boulevards et rocade	13	16	21	19	25
3-Extra-rocade rive gauche	14	16	22	20	26
4-Rive droite	13	17	23	21	29
5-Presqu'île	11	16	24	14	26
6-Sud Médoc	12	15	23	13	25
7-Landes et Graves	12	16	25	17	26
8-Est cœur d'agglomération	15	17	31	16	25
9-Cubzaguais	13	17	24	13	28
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	11	16	23	17	22
12-Entre-deux-Mers	13	17	20	16	23
13-Haute Gironde	12	13	26	13	34
14-Libournais	14	14	18	14	25
15-Médoc	10	16	19	16	21
16-Sud Gironde	10	16	16	25	23
Gironde	13	16	22	18	26
Agglomération	13	16	22	19	26
Cub	13	16	21	20	26
Agglo hors Cub	13	16	26	15	26
Gironde hors Agglo	12	15	20	17	25

2.3 | Les critères socio-économiques

2.3.1 | Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et l'occupation principale

L'analyse comparative de la durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et l'occupation principale conduit aux conclusions suivantes :

- quel que soit le lieu de résidence, les étudiants et les apprentis ont des durées moyennes de déplacement plus élevées (23 min) que les travailleurs à temps plein et temps partiel (19-20 min), les scolaires jusqu'au bac (environ 20 min), les chômeurs, les personnes au foyer et les retraités (toutes inférieures à 20 min) ;
- il faut noter des écarts significatifs (plus de 20 min) dans la durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence pour les apprentis (durée moyenne de 9 min en Haute Gironde et de 35 min en Sud Gironde), pour les étudiants (durée moyenne de 11 min en Haute Gironde et de 50 min en Cubzaguais), pour la catégorie autre (durée moyenne de 5 min en Haute Gironde et de 30 min en Sud Gironde) et pour les personnes restant au foyer (durée moyenne de 8 min en Entre-deux-Mers et de 28 min en Sud Gironde).

Pour le reste des catégories, les écarts entre secteurs sont de l'ordre de 10 min.

Tableau 9 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence par grand secteur et l'occupation principale (en min)

	Apprentissage, formation, stage	Autre	Chômeur, recherche un emploi	Étudiant	Reste au foyer	Retraité	Scolaire jusqu'au BAC	Travail à plein temps	Travail à temps partiel
Gironde	23	18	17	23	16	18	19	20	19
Agglomération	24	18	18	23	15	19	20	21	18
Cub	24	19	19	23	15	19	19	21	19
Agglo hors Cub	25	15	15	28	14	17	21	20	17
Gironde hors Agglo	18	16	15	25	18	17	19	15	19

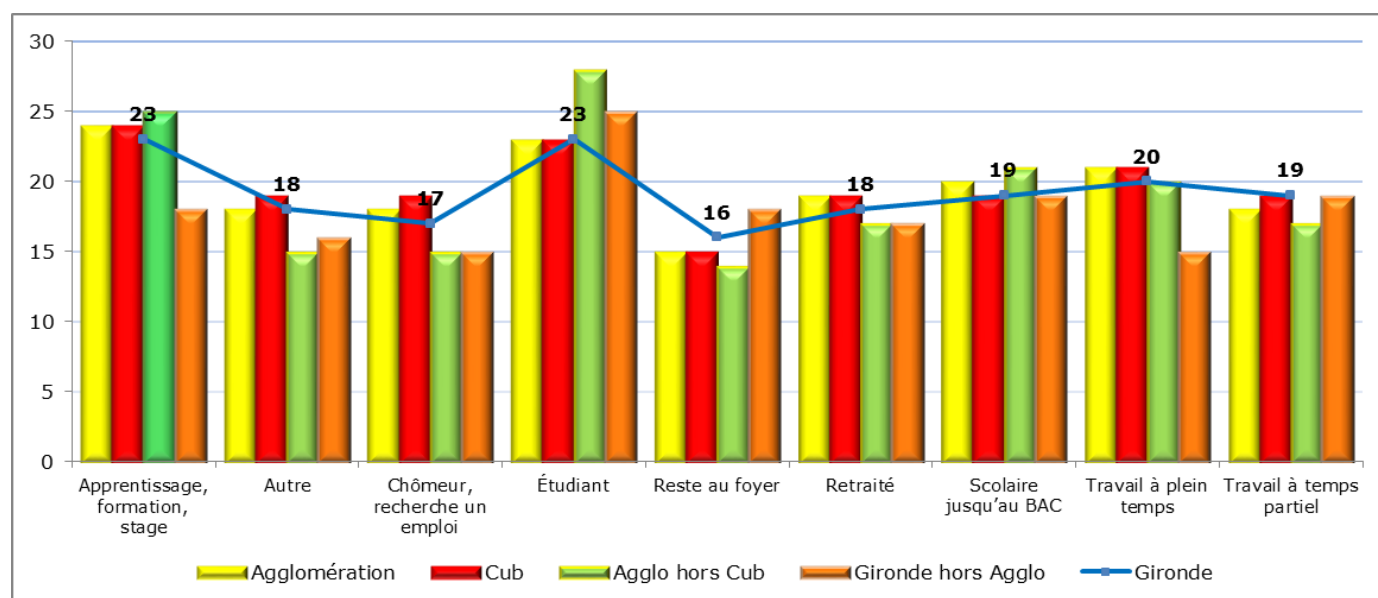


Tableau 10 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence par secteur précis et l'occupation principale

	Apprentissage, formation, stage	Autre	Chômeur, recherche un emploi	Étudiant	Reste au foyer	Retraité	Scolaire jusqu'au BAC	Travail à plein temps	Travail à temps partiel
1-Hypercentre métropolitain	31	22	21	22	16	22	16	23	20
2-Entre boulevards et rocade	29	18	19	22	16	19	18	20	19
3-Extra-rocade rive gauche	14	18	16	26	14	17	21	20	18
4-Rive droite	18	18	18	29	13	19	24	22	21
5-Presqu'île	34	12	13	27	15	19	18	20	15
6-Sud Médoc		18	13	21	12	16	17	19	16
7-Landes et Graves	23	20	13	26	13	16	22	19	18
8-Est cœur d'agglomération	24	11	17	23	17	17	26	21	16
9-Cubzaguais	31	13	17	50	10	18	14	19	17
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	12	9	17	24	18	19	18	14	18
12-Entre-deux-Mers	20	54	22		8	19	24	18	19
13-Haute Gironde	9	5	11	34	22	15	26	16	23
14-Libournais	28	9	14	26	12	16	17	16	18
15-Médoc	15	20	11	18	16	18	19	16	18
16-Sud Gironde	35	30	14	25	28	16	15	13	20
Gironde	23	18	17	23	16	18	19	20	19
Agglomération	24	18	18	23	15	19	20	21	18
Cub	24	19	19	23	15	19	19	21	19
Agglo hors Cub	25	15	15	28	14	17	21	20	17
Gironde hors Agglo	18	16	15	25	18	17	19	15	19

2.3.2 | Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et la tranche d'âge

La durée moyenne d'un déplacement en Gironde est quasi identique quelle que soit la tranche d'âge, même si les classes d'âge de 18 à 24 ans présentent souvent des durées légèrement plus élevées. Ce sont également les classes où les écarts observés entre zones de résidence sont les plus importants (ex 16 min en Libournais et 31 min en Rive Droite).

Pour les classes d'âge de 35 à 65 ans, les durées moyennes de déplacement sont les plus élevées dans l'hypercentre métropolitain entre 21 et 23 min.

Tableau 11 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence par grand secteur et la tranche d'âge

	11 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et plus
Gironde	19	22	19	18	20	18
Agglomération	19	23	20	18	21	18
Cub	19	23	21	18	21	19
Agglo hors Cub	21	22	18	18	19	17
Gironde hors Agglo	18	19	18	17	20	16

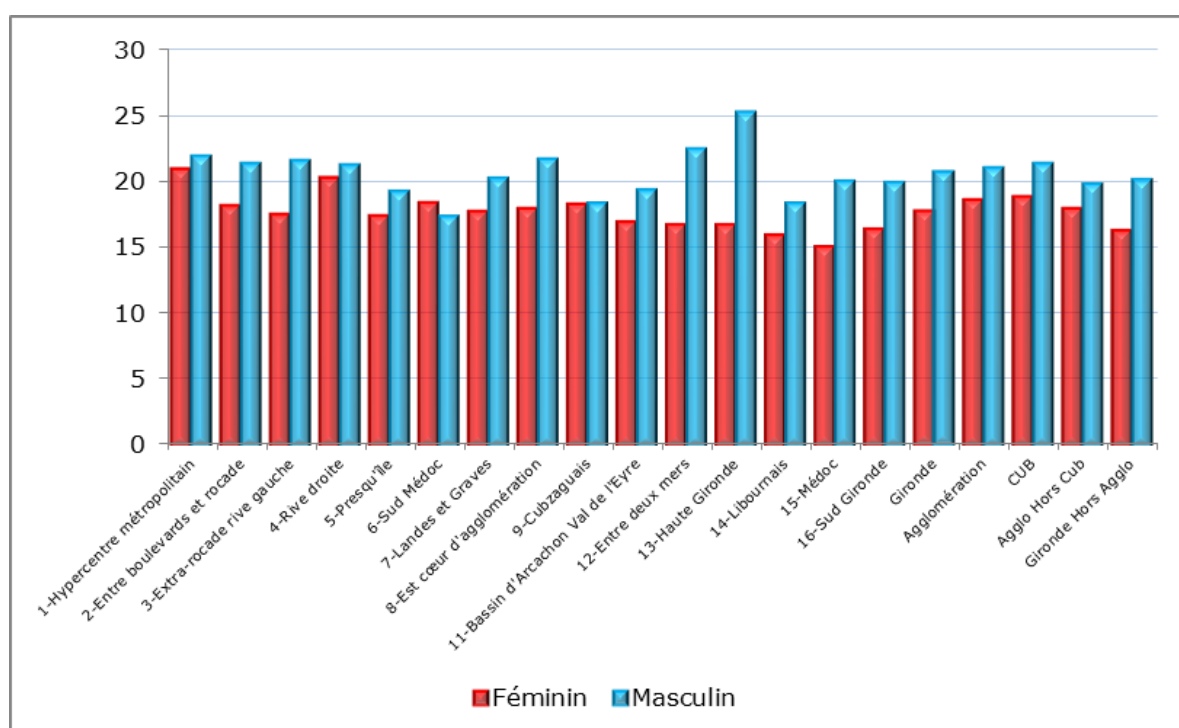
Tableau 12 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence par secteur précis et la tranche d'âge

	11 à 17	18 à 24	25 à 34	35 à 49	50 à 64	65 ans et plus
1-Hypercentre métropolitain	16	23	21	21	23	21
2-Entre boulevards et rocade	18	23	22	17	20	19
3-Extra-rocade rive gauche	21	21	20	18	21	17
4-Rive droite	21	31	19	19	22	18
5-Presqu'île	17	25	20	16	18	19
6-Sud Médoc	17	17	15	18	20	19
7-Landes et Graves	22	23	19	18	19	15
8-Est cœur d'agglomération	26	21	17	20	19	16
9-Cubzaguais	15	27	19	16	21	18
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	17	17	18	17	20	18
12-Entre-deux-Mers	23	19	18	19	22	17
13-Haute Gironde	24	22	23	20	20	13
14-Libournais	17	16	16	17	20	14
15-Médoc	19	17	16	15	21	17
16-Sud Gironde	15	23	19	18	19	15
Gironde	19	22	19	18	20	18
Agglomération	19	23	20	18	21	18
Cub	19	23	21	18	21	19
Agglo hors Cub	21	22	18	18	19	17
Gironde hors Agglo	18	19	18	17	20	16

2.3.3 | Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et le sexe

L'analyse comparative de la durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et le sexe indique que pour les hommes, la durée moyenne d'un déplacement est en règle générale supérieure à celle des femmes quelle que soit la zone de résidence.

La durée moyenne d'un déplacement en Gironde est de 18 min pour les femmes contre 21 min pour les hommes.



Les étudiants et apprentis ont des durées moyennes de déplacement plus élevées que le reste des catégories socio-professionnelles. La tranche d'âge de 18 à 24 ans est celle où les temps moyens de déplacement sont globalement les plus élevés. Ceci pourrait s'expliquer par le fait qu'il s'agit d'une catégorie de personnes qui cumule une activité quotidienne obligée, les études (pour laquelle les temps de déplacements sont plus élevés, comme cela a été montré précédemment), avec une faible possession de véhicules particuliers. Par sexe, le temps moyen d'un déplacement est légèrement supérieur pour les hommes que pour les femmes.

Tableau 13 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et le sexe

	Féminin	Masculin
1-Hypercentre métropolitain	21	22
2-Entre boulevards et rocade	18	21
3-Extra-rocade rive gauche	17	22
4-Rive droite	20	21
5-Presqu'île	17	19
6-Sud Médoc	18	17
7-Landes et Graves	18	20
8-Est cœur d'agglomération	18	22
9-Cubzaguais	18	18
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	17	19
12-Entre-deux-Mers	17	22
13-Haute Gironde	17	25
14-Libournaise	16	18
15-Médoc	15	20
16-Sud Gironde	16	20
Gironde	18	21
Agglomération	19	21
Cub	19	21
Agglo hors Cub	18	20
Gironde hors Agglo	16	20

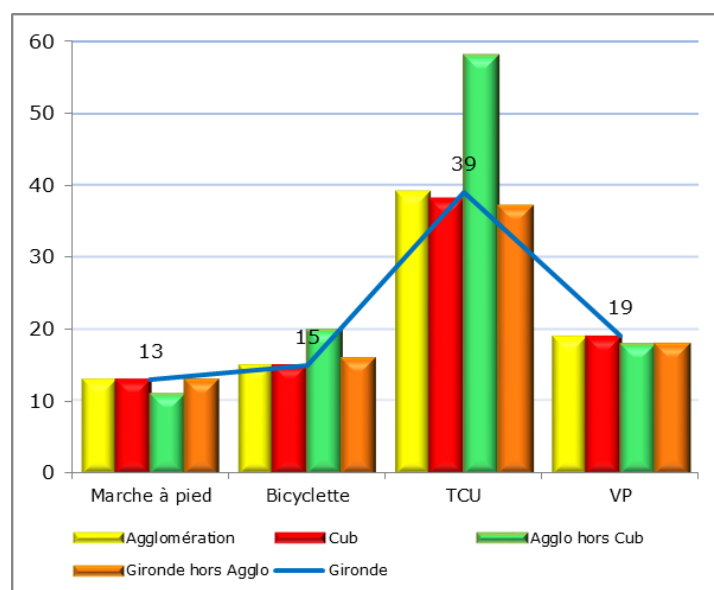
2.4 | Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et le mode de transport

L'analyse des temps de déplacement selon le mode de transport montre des tendances intéressantes⁶ :

- la durée moyenne d'un déplacement en mode individuel (voiture, à pied ou à vélo) est à peu près la même, quelle que soit la zone de résidence par grand secteur (seuls les déplacements à vélo pour les habitants de l'agglomération hors Cub sont un peu plus longs) ;
- la durée moyenne d'un déplacement en transport public est partout significativement plus élevée que la durée moyenne d'un déplacement en mode individuel ;
- la durée moyenne d'un déplacement en TC est moins élevée dans les secteurs du centre de l'agglomération ;
- l'analyse des données par secteur fin montre que dans l'hyper-centre, la « performance » de la voiture est moindre : les durées de déplacement en voiture ou en TC sont à peu près équivalentes. Cela constitue une piste d'action pour les politiques publiques.

Tableau 14 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence par grand secteur et le mode de transport

	Marche	Bicyclette	TCU	VP
Gironde	13	15	39	19
Agglomération	13	15	39	19
Cub	13	15	38	19
Agglo hors Cub	11	20	58	18
Gironde hors Agglo	13	16	37	18



⁶ Les durées des déplacements en car interurbain et en TER sont exclues car certaines valeurs trop élevées (origines ou destinations en dehors de la Gironde) faussent les résultats (même si elles ont passé le test de représentativité statistique).

Tableau 15 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence par secteur fin et le mode de transport

	Marche	Bicyclette	TCU	VP
1-Hypercentre métropolitain	13	12	33	27
2-Entre boulevards et rocade	12	15	38	19
3-Extra-rocade rive gauche	14	19	43	18
4-Rive droite	11	18	40	19
5-Presqu'île	12	27	54	16
6-Sud Médoc	9	16	58	18
7-Landes et Graves	11	22	54	18
8-Est cœur d'agglomération	11	21	57	18
9-Cubzaguais	11	17	67	17
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	15	11	40	18
12-Entre-deux-Mers	14	9	32	20
13-Haute Gironde	9	27	60	21
14-Libournais	11	19	28	18
15-Médoc	13	19	44	17
16-Sud Gironde	12	34	13	18
Gironde	13	15	39	19
Agglomération	13	15	39	19
Cub	13	15	38	19
Agglo hors Cub	11	20	58	18
Gironde hors Agglo	13	16	37	18

La durée moyenne d'un déplacement diffère relativement peu entre les divers modes individuels (entre 13 et 20 min) quel que soit le grand secteur de résidence, mais présente des temps beaucoup plus élevés pour les transports en commun (jusqu'à 58 min dans l'agglomération hors-Cub). Par secteur de résidence fin, l'hypercentre est le territoire où la durée moyenne d'un déplacement en voiture particulière est la plus élevée (temps moyen de déplacement à peu près équivalent à celui des TC) et où les modes actifs présentent, comparativement, le plus d'intérêt.

2.5 | Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et la plage horaire du départ

L'analyse des durées de déplacement selon les tranches horaires montre des différences peu significatives entre les heures de pointe et les heures creuses sur l'ensemble des grands territoires. Les habitants de l'agglomération hors Cub sont ceux qui ressentent une plus grande différence entre les déplacements en heure creuse ou en heure de pointe, et elle n'est que de 5 min (18 min en heure creuse et 23 min en heure de pointe).

Par secteur fin, il faut noter des écarts plus importants entre heure de pointe et heure creuse pour les secteurs concernant la première couronne de Bordeaux. C'est là où les effets de la congestion se font le plus sentir. En simplifiant un peu, on pourrait dire que dans l'hyper-centre, la circulation est plus contrainte, indépendamment de l'heure. Et en parallèle, dans l'hypercentre, les résidents se déplacent également plus à pied, à vélo et en tramway et ces modes présentent une plus grande régularité des temps de déplacement en heure creuse comme en heure pleine que la voiture particulière.

Tableau 16 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence par grand secteur et la plage horaire du départ

	Heure creuse	Heure de pointe du matin (7-9)	Heure de pointe du soir (16-18)	Heure de pointe
Gironde	19	21	20	20
Agglomération	19	22	20	21
Cub	19	22	21	21
Agglo hors Cub	18	23	19	21
Gironde hors Agglo	18	19	18	18

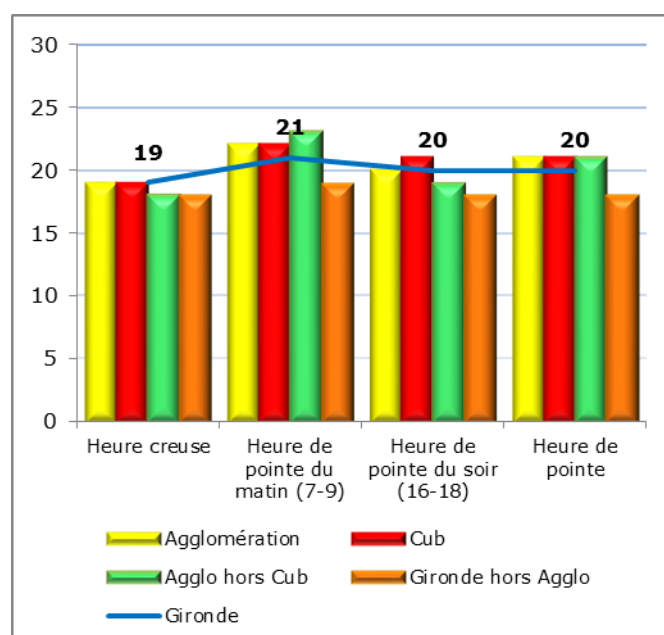


Tableau 17 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence par secteur fin et la plage horaire du départ

	Heure creuse	Heure de pointe du matin (7-9)	Heure de pointe du soir (16-18)	Heure de pointe
1-Hypercentre métropolitain	21	22	22	22
2-Entre boulevards et rocade	19	21	21	21
3-Extra-rocade rive gauche	19	23	19	21
4-Rive droite	20	21	23	22
5-Presqu'île	17	22	19	20
6-Sud Médoc	17	22	17	19
7-Landes et Graves	17	24	19	21
8-Est cœur d'agglomération	18	25	20	22
9-Cubzaguais	17	19	21	20
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	18	20	18	19
12-Entre-deux-Mers	19	21	18	19
13-Haute Gironde	20	20	21	20
14-Libournais	17	19	17	18
15-Médoc	18	16	18	17
16-Sud Gironde	18	19	17	18
Gironde	19	21	20	20
Agglomération	19	22	20	21
Cub	19	22	21	21
Agglo hors Cub	18	23	19	21
Gironde hors Agglo	18	19	18	18

Les différences dans les temps de déplacement entre les différentes plages horaires sont peu importantes, globalement.

2.6 | Mode et motif de destination

2.6.1 | Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence, le mode et le motif à la destination

En croisant le mode avec le motif à la destination, nous pouvons observer que :

- les durées des déplacements en voiture sont à peu près équivalentes pour tous les motifs (entre 14 et 18 min), à l'exception du motif travail pour lequel elles sont beaucoup plus élevées (26-27 min), et cela est vrai quel que soit le secteur de résidence. Autrement dit, les usagers de la voiture consacrent beaucoup plus de temps de déplacement pour aller travailler que pour tout autre motif, indépendamment du lieu de résidence.
Cela peut s'expliquer par le fait que les activités autres que le travail peuvent plus facilement être réalisées à proximité du domicile ;
- les durées des déplacements en TCU suivent le même schéma mais l'écart de temps des déplacements pour motif travail est un peu inférieur. Autrement dit, l'efficacité des TC par rapport à la voiture est plus grande pour les déplacements liés au travail que pour les autres motifs ;
- dans la Cub, pour les modes non motorisés, les durées de déplacement sont toujours inférieures ou égales à 18 min, indépendamment du motif (pour des déplacements plus longs, on prend des modes motorisés) ;
- dans le reste de la Gironde, on emprunte le vélo pour des déplacements plus longs (jusqu'à 34 min pour le motif achats en agglomération hors Cub) ;
- la durée moyenne des déplacements à pied est à peu près la même quel que soit le territoire. Le motif achats est également celui qui justifie des déplacements à pied les plus longs (jusqu'à 15 min).

Tableau 18 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence par grand secteur et le mode et le motif à la destination - Bicyclette

Bicyclette	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
Gironde	9	20	13	21	11
Agglo	8	20	13	18	13
Cub	9	17	12	18	14
Agglo hors Cub	6	34	20	18	9
Gir hors Agglo	12	21	10	26	7

Tableau 19 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence par grand secteur et le mode et le motif à la destination Marche

Marche	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs
Gironde	8	14	10	12
Agglo	8	14	11	13
Cub	8	14	11	13
Agglo hors Cub	7	14	8	10
Gir hors Agglo	7	15	7	12

Tableau 20 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence par grand secteur et le mode et le motif à la destination – Voiture Particulière

VP	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
Gironde	13	15	19	17	26
Agglo	14	15	18	17	27
Cub	14	15	18	18	27
Agglo hors Cub	13	15	18	14	26
Gir hors Agglo	12	15	20	17	26

Tableau 21 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence par grand secteur et le mode et le motif à la destination – TCU

TCU	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
Gironde	31	36	34	38	40
Agglo	31	36	35	38	40
Cub	29	35	34	36	39
Agglo hors Cub	51	49	0	59	60
Gir hors Agglo	20	0	0	0	27

2.6.2 | Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence, le mode et le motif

L'étude des données sur les grands secteurs d'enquête permet de noter que :

- les déplacements en bicyclette et à pied ne sont pratiqués pour tous les motifs que dans les secteurs centraux de l'agglomération et pour une durée moyenne de déplacement de l'ordre du quart d'heure ;
- l'utilisation des TCU se réduit aux secteurs de l'agglomération où l'offre est existante, pour des durées moyennes de déplacements supérieures à la demi-heure et en général plus élevées pour le motif travail ;
- pour motif accompagnement, la durée du déplacement à pied est de 7 ou 8 min quel que soit le lieu de résidence ;
- pour le motif achat, et pour ce même mode, la durée du déplacement est de 14 ou 15 min partout ;
- ce type de constat ne se vérifie pas pour les TCU.

Il est impossible de faire une analyse comparative complète pour les secteurs D10 en croisant le mode avec le motif à la destination en raison soit de l'absence de données significatives, notamment pour les transports publics, soit des données manquantes pour les autres modes et selon les motifs (voir tableau en annexes).

Les durées moyennes des déplacements en voiture pour le motif travail sont à peu près identiques quel que soit le territoire de résidence (26-27 min).

Le motif travail est celui qui justifie les temps de déplacement les plus élevés en voiture et en TCU, quel que soit le territoire. Les motifs achats et loisirs sont, quant à eux, ceux qui justifient les déplacements à bicyclette ou à pied les plus longs. Cela peut donner une piste aux pouvoirs publics consistant à aménager des pistes cyclables et des itinéraires pour permettre une meilleure desserte des centres commerciaux à vélo.

À l'exception du motif travail, le temps de déplacement en voiture est partout beaucoup moins important que le temps de déplacement en TCU.

Pour les modes individuels, le motif conditionne beaucoup plus le temps de déplacement que le lieu de résidence.

Tableau 22 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence et le mode et le motif à la destination

	Mode	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
Cub	Bicyclette	9	17	12	18	14
Cub	Marche	8	14	11	13	10
Cub	TCU	29	35	34	36	39
Cub	VP	14	15	18	18	27
Agglo hors Cub	Bicyclette	6	34	20	18	9
Agglo hors Cub	Marche	7	14	8	10	6
Agglo hors Cub	TCU	51	49	N/S	59	60
Agglo hors Cub	VP	13	15	18	14	26
Gir hors Agglo	Bicyclette	12	21	10	26	7
Gir hors Agglo	Marche	7	15	7	12	9
Gir hors Agglo	TCU	20	N/S	N/S	N/S	27
Gir hors Agglo	VP	12	15	20	17	26
Agglo	Bicyclette	8	20	13	18	13
Agglo	Marche	8	14	11	13	10
Agglo	TCU	31	36	35	38	40
Agglo	VP	14	15	18	17	27
Gironde	Bicyclette	9	20	13	21	11
Gironde	Marche	8	14	10	12	9
Gironde	TCU	31	36	34	38	40
Gironde	VP	13	15	19	17	26

2.7 | Mode et plage horaire

L'analyse des durées moyennes de déplacement selon la plage horaire montre des différences peu significatives entre les heures de pointe et les heures creuses entre les grands territoires. En général, quels que soient les modes utilisés, les durées moyennes de déplacement sont plus élevées en heure de pointe du soir.

Les écarts constatés entre les durées moyennes de déplacement sont de l'ordre de 5 min, en positif et en négatif, entre les plages horaires quel que soit le lieu de résidence et le mode de déplacement utilisé. Les écarts observés sont en général supérieurs pour les résidents du secteur de la Gironde hors agglomération.

Les résultats à première vue étonnants (par exemple, un temps moyen de déplacement à bicyclette en Gironde hors agglomération plus court en heure de pointe qu'en heure creuse) peuvent traduire des motifs de déplacement (et donc de durées) différents.

Tableau 23 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence, le mode et la plage horaire - Bicyclette

Bicyclette	Heure creuse	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
Gironde	16	13	16
Agglo	N/S	N/S	N/S
Cub	15	14	15
Agglo hors Cub	N/S	N/S	N/S
Gir hors Agglo	17	10	16

Tableau 24 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence, le mode et la plage horaire - Marche

Marche	Heure creuse	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
Gironde	13	10	13
Agglo	N/S	N/S	N/S
Cub	15	14	15
Agglo hors Cub	N/S	N/S	N/S
Gir hors Agglo	17	10	16

Tableau 25 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence, le mode et la plage horaire – TCU

TCU	Heure creuse	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
Gironde	39	36	42
Agglo	38	37	42
Cub	37	36	41
Agglo hors Cub	N/S	N/S	N/S
Gir hors Agglo	N/S	N/S	N/S

Tableau 26 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence, le mode et la plage horaire – VP

VP	Heure creuse	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
Gironde	18	21	19
Agglo	18	22	19
Cub	19	22	20
Agglo hors Cub	17	22	18
Gir hors Agglo	18	20	17

Tableau 27 : Durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence par grand secteur, le mode et la plage horaire

D10	Mode	Heure creuse	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
Cub	Bicyclette	15	14	15
Cub	Marche	13	10	13
Cub	TCU	37	36	41
Cub	VP	19	22	20
Agglo hors Cub	Bicyclette	N/S	N/S	N/S
Agglo hors Cub	Marche	11	10	11
Agglo hors Cub	TCU	N/S	N/S	N/S
Agglo hors Cub	VP	17	22	18
Gir hors Agglo	Bicyclette	17	10	16
Gir hors Agglo	Marche	13	10	14
Gir hors Agglo	TCU	N/S	N/S	N/S
Gir hors Agglo	VP	18	20	17
Agglo	Bicyclette	15	14	16
Agglo	Marche	13	10	13
Agglo	TCU	38	37	42
Agglo	VP	18	22	19
Gironde	Bicyclette	16	13	16
Gironde	Marche	13	10	13
Gironde	TCU	39	36	42
Gironde	VP	18	21	19

La durée des déplacements en voiture particulière est toujours supérieure à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe du soir et en heure creuse. En revanche, on note peu de différence entre heure creuse et heure de pointe du soir.

Une hypothèse explicative est que les heures d'embauche sont beaucoup plus concentrées dans le temps que les heures de sortie, le soir.

Mais d'une façon générale, la plage horaire semble peu jouer dans les durées moyennes de déplacement, quels que soient le mode et le lieu de résidence.

2.8 | Temps quotidien selon le mode

Ce chapitre vise à analyser s'il existe des différences entre les temps quotidiens de déplacement des personnes qui utilisent la voiture au moins une fois dans la journée et de celles qui ne l'utilisent pas du tout dans la journée. Autrement dit, est-ce que le fait d'utiliser la voiture permet des gains quotidiens de temps de déplacement ?

2.8.1 | Temps quotidien moyen selon la zone de résidence et le mode principal – Personnes n'utilisant pas du tout la voiture dans la journée

L'analyse comparative du temps quotidien moyen selon le lieu de résidence et le mode principal pour les personnes n'utilisant pas la voiture montre que :

- les durées moyennes quotidiennes des déplacements effectués en bicyclette et en marche sont de l'ordre de 45 min pour l'ensemble des grands secteurs, excepté pour le secteur agglomération hors Cub (59 min pour la bicyclette et 28 min pour la marche). Par contre, des écarts significatifs sont constatés entre secteurs : un résident du secteur de l'Entre-deux-Mers consacre un temps quotidien moyen de 15 min contre 143 min pour celui de la Haute Gironde pour la bicyclette ;
- pour les TCU, le temps quotidien est de l'ordre de 90 min pour les grands secteurs sauf pour le secteur de l'agglomération hors Cub 130 min ;
- par contre, des écarts significatifs sont constatés entre secteurs du découpage fin pour les TC : un résident de la Haute Gironde consacre un temps quotidien moyen de 68 min contre 137 min pour celui du secteur entre cours et boulevards par exemple.

Tableau 28 : Temps quotidien moyen selon la zone de résidence et le mode principal – Personnes n'utilisant pas la voiture (en min) - Extrait⁷

	Personnes n'utilisant pas du tout la voiture			
	Bicyclette	Marche	TCU	Global
Gironde	45	44	90	63
Agglomération	46	43	90	80
Cub	45	44	89	81
Agglo hors Cub	59	28	130	68
Gironde hors Agglo	42	45	88	36

⁷ Le tableau se lit ainsi : en Gironde, parmi les personnes qui n'utilisent pas la voiture dans la journée, ceux qui utilisent la bicyclette y consacrent en moyenne 45 min quotidiennes, ceux qui vont à pied, 44 min et ceux qui prennent les TCU, 90 min quotidiennes.

Tableau 29 : Temps quotidien moyen selon la zone de résidence et le mode principal

	Personnes n'utilisant pas du tout la voiture			
	Bicyclette	Marche	TCU	Global
1-Hypercentre métropolitain	42	48	79	80
2-Entre boulevards et rocade	45	39	91	77
3-Extra-rocade rive gauche	41	N/S	N/S	89
4-Rive droite	59	38	98	87
5-Presqu'île	N/S	N/S	N/S	91
6-Sud Médoc	N/S	N/S	N/S	58
7-Landes et Graves	N/S	N/S	N/S	65
8-Est cœur d'agglomération	81	N/S	N/S	81
9-Cubzaguais	N/S	N/S	N/S	57
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	36	N/S	89	47
12-Entre-deux-Mers	15	N/S	85	38
13-Haute Gironde	143	N/S	N/S	29
14-Libournais	50	N/S	58	27
15-Médoc	N/S	N/S	67	35
16-Sud Gironde	N/S	N/S		38
Gironde	45	44	90	63
Agglomération	46	43	90	80
Cub	45	44	89	81
Agglo hors Cub	59	28	130	68
Gironde hors Agglo	42	45	88	36

2.8.2 | Temps quotidien moyen selon la zone de résidence et le mode principal – Personnes utilisant la voiture

L'analyse comparative du temps quotidien moyen selon le lieu de résidence et le mode principal pour les personnes utilisant la voiture montre que :

- les durées moyennes quotidiennes des déplacements effectués en bicyclette sont de l'ordre de 45 min pour l'ensemble des grands secteurs, excepté pour le secteur agglomération hors Cub (55 min) soit des valeurs identiques à celles constatées pour les personnes n'utilisant pas la voiture ;
- pour la marche, par contre, les temps quotidiens sont nettement inférieurs (27 min) en moyenne quel que soit le secteur (contre 45 min en moyenne pour les personnes n'utilisant pas la voiture) ;
- pour la voiture, le temps quotidien est de l'ordre de 75 min pour les grands secteurs mais de 87 min dans l'hypercentre ;
- pour les TCU, le temps quotidien est de l'ordre de 75 min pour les grands secteurs sauf pour le secteur de l'agglomération hors Cub 105 min.

En conclusion, l'analyse comparative des temps quotidiens moyens entre les personnes qui utilisent ou n'utilisent pas la voiture particulière montre que :

- les temps quotidiens des déplacements effectués en bicyclette sont quasi identiques et de l'ordre de 45 min en moyenne en Gironde pour les usagers et pour les non-usagers de la voiture. On peut faire l'hypothèse que les usagers de la voiture au quotidien en font un usage plus lié à une activité de loisir ;*
- les personnes qui n'utilisent pas la voiture particulière marchent en moyenne 20 min de plus que les personnes qui l'utilisent (44 min contre 27 min en moyenne en Gironde) ;*
- les personnes qui n'utilisent pas la voiture particulière dans la journée passent plus de temps dans les TCU que celles qui l'utilisent au moins une fois (71 min contre 90 min en moyenne en Gironde) ;*
- globalement, en Gironde, les personnes qui utilisent la voiture consacrent plus de temps à la mobilité quotidienne (+14 min) que les personnes qui ne l'utilisent pas. La différence est moins importante pour les résidents de la Cub (+10 min) et beaucoup plus importante pour les résidents de la Gironde hors Cub (+54 min).*

Tableau 30 : Temps quotidien moyen selon la zone de résidence et le mode principal -
Personnes utilisant la voiture - Extrait

	Personnes utilisant une voiture				
	Bicyclette	Marche	VP	TCU	Global
Gironde	46	27	74	71	87
Agglomération	44	27	76	74	91
Cub	41	27	75	69	91
Agglo hors Cub	55	23	76	105	88
Gironde hors Agglo	48	28	72	48	82

Tableau 31 : Temps quotidien moyen selon la zone de résidence et le mode principal

	Personnes utilisant une voiture				
	Bicyclette	Marche	TCU	VP	Global
1-Hypercentre métropolitain	33	36	56	87	113
2-Entre boulevards et rocade	42	26	67	74	88
3-Extra-rocade rive gauche	55	22	82	75	88
4-Rive droite	43	23	68	75	89
5-Presqu'île	29	32	93	66	81
6-Sud Médoc	25	18	109	85	94
7-Landes et Graves	72	23	99	75	88
8-Est cœur d'agglomération	31	25	95	74	85
9-Cubzaguais	52	25	127	75	89
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	34	32	62	71	82
12-Entre-deux-Mers	28	32	37	72	83
13-Haute Gironde	15	20	30	86	91
14-Libournais	46	25	43	68	78
15-Médoc	85	30	107	72	85
16-Sud Gironde	93	25	25	71	79
Gironde	46	27	71	74	87
Agglomération	44	27	74	76	91
Cub	41	27	69	75	91
Agglo hors Cub	55	23	105	76	88
Gironde hors Agglo	48	28	48	72	82

2.9 | Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et la tranche de distance parcourue

L'analyse de la durée moyenne d'un déplacement selon le lieu de résidence et la tranche de distance parcourue montre que :

- en général, les durées moyennes observées sont plus élevées dans la Cub et l'agglomération, quelles que soient les tranches de distance parcourue ;
- les durées moyennes sont plus faibles pour les secteurs de l'agglomération hors Cub et Gironde hors agglo par rapport aux temps moyens constatés en Gironde ;
- les durées moyennes de déplacement les plus élevées sont dans le secteur de l'hypercentre, quelle que soit la tranche de distance parcourue ;
- inversement, c'est dans les secteurs hors agglomération que les durées moyennes de déplacement sont les plus faibles pour toutes les distances ;
- pour les tranches de distance plus élevées, les vitesses de déplacement (ratio distance/temps) sont généralement plus élevées.

Tableau 32 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et la tranche de distance parcourue - Extrait

	< 2 km	2 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
Gironde	11	15	21	24	37
Agglomération	10	16	24	28	39
Cub	10	17	26	31	42
Agglo hors Cub	8	10	15	24	36
Gironde hors Agglo	12	12	15	19	34

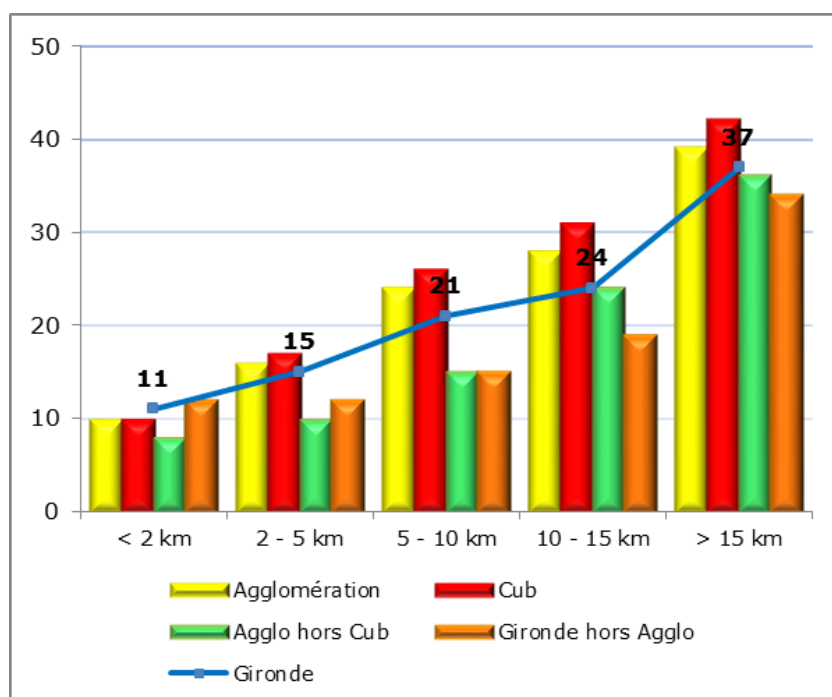


Tableau 33 : Durée moyenne d'un déplacement selon la zone de résidence et la tranche de distance parcourue

	< 2 km	2 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
1-Hypercentre métropolitain	12	23	33	36	53
2-Entre boulevards et rocade	10	17	27	31	44
3-Extra-rocade rive gauche	8	13	21	29	39
4-Rive droite	10	18	29	34	39
5-Presqu'île	8	14	25	31	38
6-Sud Médoc	9	7	18	20	37
7-Landes et Graves	8	10	14	26	34
8-Est cœur d'agglomération	8	12	15	25	38
9-Cubzaguais	10	10	14	21	36
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	15	11	15	16	35
12-Entre-deux-Mers	10	17	21	29	37
13-Haute Gironde	11	13	18	20	41
14-Libournais	12	12	15	18	34
15-Médoc	13	10	12	17	35
16-Sud Gironde	12	17	15	21	29
Gironde	11	15	21	24	37
Agglomération	10	16	24	28	39
Cub	10	17	26	31	42
Agglo hors Cub	8	10	15	24	36
Gironde hors Agglo	12	12	15	19	34

Quel que soit le territoire, les vitesses de déplacement sont généralement plus élevées pour les distances parcourues élevées.

Par ailleurs, indépendamment de la distance parcourue, les habitants des territoires centraux de l'agglomération consacrent plus de temps moyen pour chaque déplacement que les habitants des territoires périphériques (Gironde hors agglo et agglo hors Cub).

2.10 | Déplacements dont la vitesse est inférieure à 15 km/h

Ce chapitre vise à mieux cerner les déplacements qui pourraient se réaliser en mode actif sans une perte significative de temps.

Il faut rappeler qu'un cycliste se déplace à une vitesse moyenne de 15 km/h et donc imaginer qu'une part importante de tous ces déplacements, jusqu'à 10 km, pourrait être effectuée en modes actifs et notamment en bicyclette.

2.10.1 | Nombre de déplacements dont la vitesse est inférieure à 15km/h selon la zone de résidence et la tranche de distance parcourue

L'analyse comparative du nombre de déplacements dont la vitesse est inférieure à 15 km/h montre que :

- un nombre élevé de déplacements inférieurs à 2 km sont réalisés à une vitesse inférieure à 15 km/h, dans tous les secteurs de la Gironde (292 546 déplacements dans le secteur entre boulevards et rocade, 276 327 dans l'hypercentre et 100 000 déplacements dans le Libournais et le Bassin d'Arcachon) ;
- en général, le nombre de déplacements effectués à une vitesse inférieure à 15 km/h baisse significativement à mesure que la tranche de distance parcourue s'élève.

Tableau 34 : Nombre de déplacements dont la vitesse est inférieure à 15 km/h selon la zone de résidence par grand secteur et la tranche de distance parcourue

	< 2 km	2 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
Gironde	1 276 226	454 880	183 110	30 069	12 841
Agglomération	898 354	339 893	154 969	22 231	8 798
Cub	809 375	312 360	143 898	17 348	5 427
Agglo hors Cub	88 979	27 533	11 072	4 883	3 371
Gironde hors Agglo	377 873	114 987	28 141	7 838	4 043

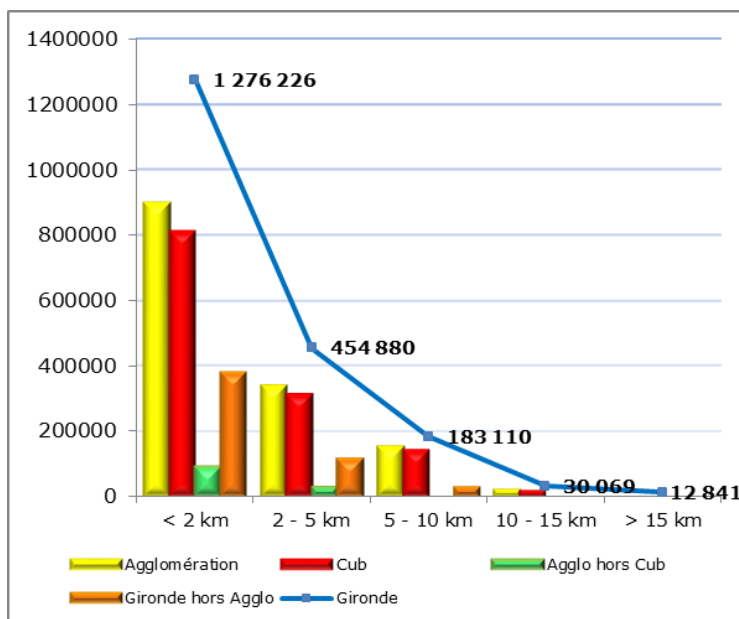


Tableau 35 : Nombre de déplacements dont la vitesse est inférieure à 15 km/h selon la zone de résidence par secteur fin et la tranche de distance parcourue

	< 2 km	2 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
1-Hypercentre métropolitain	276327	95769	31539	2618	463
2-Entre boulevards et rocade	292546	145010	64085	4343	1586
3-Extra-rocade rive gauche	112807	33684	22365	5435	1839
4-Rive droite	90772	32397	23203	3243	927
5-Presqu'île	36922	5500	2706	1708	612
6-Sud Médoc	N/S	N/S	1529	312	381
7-Landes et Graves	35814	9965	3642	1972	1024
8-Est cœur d'agglomération	26394	4160	4163	2205	1283
9-Cubzaguais	N/S	N/S	1737	394	684
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	96128	36641	8108	1085	654
12-Entre-deux-Mers	38241	6724	2893	964	127
13-Haute Gironde	38668	6179	3128	1061	2094
14-Libournais	106490	44219	6170	2455	529
15-Médoc	42870	10351	3089	847	348
16-Sud Gironde	55476	10873	4753	1425	291
Gironde	1276226	454880	183110	30069	12841
Agglomération	898354	339893	154969	22231	8798
Cub	809375	312360	143898	17348	5427
Agglo hors Cub	88979	27533	11072	4883	3371
Gironde hors Agglo	377873	114987	28141	7838	4043

2.10.2 | Part des déplacements dont la vitesse est inférieure à 15 km/h selon la zone de résidence et la tranche de distance parcourue

L'analyse comparative de la part des déplacements dont la vitesse est inférieure à 15 km/h montre que :

- la majorité des déplacements inférieurs à 2 km sont réalisés à une vitesse < 15 km/h, 80 % en Gironde et 96 % dans l'hypercentre ;
- une part élevée des déplacements compris entre 2-5 km sont réalisés à une vitesse < 15 km/h, 40 % en Gironde et 77 % dans l'hypercentre ;
- le secteur de l'hypercentre affiche les parts de déplacement à « faible vitesse » les plus importantes en nombre quelle que soit la tranche de distance parcourue, excepté pour la tranche > 15 km ; il faut peut-être y voir un lien avec des conditions de circulation plus contraignantes ;
- la part des déplacements à faible vitesse a tendance à diminuer à mesure que la tranche de distance parcourue augmente et que l'on s'éloigne des secteurs centraux du département.

Tableau 36 : Part des déplacements dont la vitesse est inférieure à 15 km/h selon la zone de résidence et la tranche de distance parcourue - Extrait

	Gironde	Agglomération	Cub	Agglo hors Cub	Gironde hors agglo
< 2 km	82 %	84 %	87 %	61 %	77 %
2-5 km	40 %	45 %	50 %	22 %	30 %
5-10 km	20 %	26 %	31 %	8 %	9 %
10-15 km	8 %	10 %	12 %	6 %	5 %
> 15 km	2 %	3 %	4 %	3 %	1 %

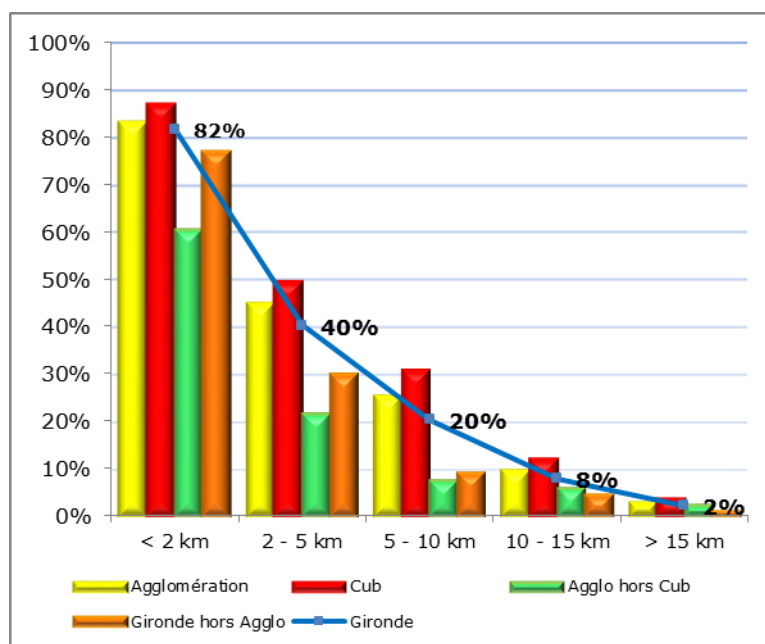


Tableau 37 : Part des déplacements dont la vitesse est inférieure à 15 km/h selon la zone de résidence et la tranche de distance parcourue

	< 2 km	2 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
1-Hypercentre métropolitain	96 %	77 %	52 %	21 %	3 %
2-Entre boulevards et rocade	86 %	49 %	34 %	11 %	4 %
3-Extra-rocade rive gauche	73 %	28 %	16 %	9 %	3 %
4-Rive droite	91 %	50 %	40 %	18 %	6 %
5-Presqu'île	82 %	28 %	17 %	13 %	5 %
6-Sud Médoc	N/S	N/S	7 %	3 %	2 %
7-Landes et Graves	63 %	20 %	7 %	6 %	2 %
8-Est cœur d'agglomération	55 %	21 %	10 %	8 %	4 %
9-Cubzaguais	N/S	N/S	6 %	4 %	3 %
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	90 %	26 %	11 %	3 %	1 %
12-Entre-deux-Mers	69 %	28 %	10 %	9 %	0 %
13-Haute Gironde	60 %	23 %	9 %	5 %	5 %
14-Libournais	78 %	44 %	9 %	5 %	1 %
15-Médoc	91 %	20 %	6 %	3 %	1 %
16-Sud Gironde	70 %	33 %	10 %	5 %	1 %
Gironde	82 %	40 %	20 %	8 %	2 %
Agglomération	84 %	45 %	26 %	10 %	3 %
Cub	87 %	50 %	31 %	12 %	4 %
Agglo hors Cub	61 %	22 %	8 %	6 %	3 %
Gironde hors Agglo	77 %	30 %	9 %	5 %	1 %

Un nombre très important de déplacements inférieurs à 2 km est réalisé à des vitesses inférieures à 15 km/h. Cela est particulièrement vrai dans les zones centrales de l'agglomération mais également dans le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre ou dans le Médoc. Ces déplacements constituent une cible importante des politiques publiques pour promouvoir des modes de déplacements actifs, et notamment le vélo⁸.

⁸ Des analyses complémentaires sont en cours pour déterminer la part des déplacements qui se font à moins de 15 km/h en voiture.

2.11 | Déplacements actifs

Ce dernier chapitre analysera, pour finir, le temps quotidien consacré aux déplacements actifs. On rappellera que les spécialistes de santé recommandent un minimum de 30 min de marche par jour.

2.11.1 | Nombre et part de personnes selon la zone de résidence et la tranche de durée quotidienne passée en modes actifs

Le nombre de personnes qui ne se déplacent pas en modes actifs de la journée reste très élevé pour tous les territoires.

Tableau 38 : Nombre de personnes selon la zone de résidence et la tranche de durée quotidienne passée en modes actifs - Extrait

	Pas de déplacement	Pas de déplacement en mode actif	< 10 min	10 à 19 min	20 à 29 min	30 à 39 min	> 40 min
Gironde	134 525	689 915	56 369	84 414	60 770	39 492	132 136
Agglomération	83 709	431 819	32 773	54 113	44 020	26 771	87 119
Cub	66 804	323 042	25 942	46 918	38 927	23 863	79 189
Agglo hors Cub	16 905	108 776	6 831	7 194	5 093	2 908	7 929
Gironde hors Agglo	50 816	258 096	23 596	30 302	16 750	12 721	45 017

Tableau 39 : Part des personnes selon la zone de résidence, la tranche de durée quotidienne passée en modes actifs - Extrait

	Pas de déplacement	Pas de déplacement en mode actif	< 10 min	10 à 19 min	20 à 29 min	30 à 39 min	> 40 min
Gironde	11 %	58 %	5 %	7 %	5 %	3 %	11 %
Agglomération	11 %	57 %	4 %	7 %	6 %	4 %	11 %
Cub	11 %	53 %	4 %	8 %	6 %	4 %	13 %
Agglo hors Cub	11 %	70 %	4 %	5 %	3 %	2 %	5 %
Gironde hors Agglo	12 %	59 %	5 %	7 %	4 %	3 %	10 %

En Gironde, presque 6 personnes sur 10 déclarent ne pas se déplacer en modes actifs au cours de la journée, mais cette proportion n'est plus que de 3 personnes sur 10 dans l'hypercentre bordelais, soit 2 fois moins.

En général, la part des modes actifs est plus élevée dans les secteurs de la Cub et de l'agglomération bordelaise que la part moyenne observée en Gironde.

Le secteur de l'hypercentre affiche les parts de pratique des modes actifs les plus élevées du département.

Tableau 40 : Nombre de personnes selon la zone de résidence et la tranche de durée quotidienne passée en modes actifs

	Durée quotidienne en modes actifs						
	Pas de déplacement	Pas de déplacement en mode actif	<10 min	10 à 19 min	20 à 29 min	30 à 39 min	> 40 min
1-Hypercentre métropolitain	13413	41609	6338	13158	13400	9259	35461
2-Entre boulevards et rocade	27122	132006	12194	20242	15475	7247	27125
3-Extra-rocade rive gauche	14743	92792	4077	7274	4570	3796	7449
4-Rive droite	8589	38805	2905	4585	3977	3061	7542
5-Presqu'île	2937	17831	429	1659	1505	500	1612
6-Sud Médoc	1633	14784	2208	840	437	374	842
7-Landes et Graves	5540	41702	2694	2577	2340	1450	3615
8-Est cœur d'agglomération	5523	32849	1255	2023	1266	880	2106
9-Cubzaguais	4209	19441	674	1755	1050	204	1367
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	10941	62837	6557	7588	4950	4183	14827
12-Entre-deux-Mers	4528	25177	1632	2511	1546	609	4095
13-Haute Gironde	7543	34534	2931	2765	1375	704	2795
14-Libournais	15879	64842	6799	9111	5112	3914	11426
15-Médoc	6140	29402	3701	3617	2543	1626	7129
16-Sud Gironde	5785	41304	1975	4709	1224	1684	4745
Gironde	134525	689915	56369	84414	60770	39492	132136
Agglomération	83709	431819	32773	54113	44020	26771	87119
Cub	66804	323042	25942	46918	38927	23863	79189
Agglo hors Cub	16905	108776	6831	7194	5093	2908	7929
Gironde hors Agglo	50816	258096	23596	30302	16750	12721	45017

Modes actifs = Vélo, marche, divers...

Tableau 41 : Part des personnes selon la zone de résidence et la tranche de durée quotidienne passée en modes actifs

	Durée quotidienne en modes actifs						
	Pas de déplacement	Pas de déplacement en mode actif	<10 min	10 à 19 min	20 à 29 min	30 à 39 min	> 40 min
1-Hypercentre métropolitain	10 %	31 %	5 %	10 %	10 %	7 %	27 %
2-Entre boulevards et rocade	11 %	55 %	5 %	8 %	6 %	3 %	11 %
3-Extra-rocade rive gauche	11 %	69 %	3 %	5 %	3 %	3 %	6 %
4-Rive droite	12 %	56 %	4 %	7 %	6 %	4 %	11 %
5-Presqu'île	11 %	67 %	2 %	6 %	6 %	2 %	6 %
6-Sud Médoc	8 %	70 %	10 %	4 %	2 %	2 %	4 %
7-Landes et Graves	9 %	70 %	4 %	4 %	4 %	2 %	6 %
8-Est cœur d'agglomération	12 %	72 %	3 %	4 %	3 %	2 %	5 %
9-Cubzaguais	15 %	68 %	2 %	6 %	4 %	1 %	5 %
11-Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	10 %	56 %	6 %	7 %	4 %	4 %	13 %
12-Entre-deux-Mers	11 %	63 %	4 %	6 %	4 %	2 %	10 %
13-Haute Gironde	14 %	66 %	6 %	5 %	3 %	1 %	5 %
14-Libournaise	14 %	55 %	6 %	8 %	4 %	3 %	10 %
15-Médoc	11 %	54 %	7 %	7 %	5 %	3 %	13 %
16-Sud Gironde	9 %	67 %	3 %	8 %	2 %	3 %	8 %
Gironde	11 %	58 %	5 %	7 %	5 %	3 %	11 %
Agglomération	11 %	57 %	4 %	7 %	6 %	4 %	11 %
Cub	11 %	53 %	4 %	8 %	6 %	4 %	13 %
Agglo hors Cub	11 %	70 %	4 %	5 %	3 %	2 %	5 %
Gironde hors Agglo	12 %	59 %	5 %	7 %	4 %	3 %	10 %

Modes actifs = Vélo, marche, divers...

En Gironde, environ 70 % des personnes déclarent ne pas se déplacer, ou ne pas le faire en modes actifs. Ce pourcentage reste à peu près le même pour tous les territoires (Cub, agglo, Gironde hors agglo). Le chiffre est à prendre avec précaution car les enquêtes sous-estiment les déplacements à pied parce qu'elles ne comptabilisent pas les rabattements vers les modes plus « lourds » (aller à pied prendre un TC par exemple). En revanche, l'analyse par secteur fin fournit des renseignements importants. Elle révèle que les modes actifs sont plus pratiqués dans l'hypercentre : 34 % des personnes utilisent des modes actifs pendant plus de 30 min par jour. La mixité des usages, la densité et les aménités urbaines peuvent expliquer cette différence et constituent des pistes pour les politiques afin d'améliorer la santé publique.



3 | Conclusion

3 | Conclusion

L'analyse comparative des durées de déplacement en Gironde a permis d'améliorer la compréhension des comportements de mobilité en étudiant le lien entre durée et lieu de résidence, motifs, critères socio-économiques, modes de transport utilisés, plages horaires... Quelques grands résultats ressortent.

- **Sur les temps quotidiens de déplacement :**
 - o **Les habitants du cœur d'agglomération** (hypercentre) consacrent en moyenne plus de temps quotidien à se déplacer que le reste des habitants de l'agglomération (**94 min/jour**).
 - o **Dans les autres secteurs de l'agglomération bordelaise**, les temps quotidiens de déplacements sont à peu près équivalents (**entre 85 et 90 min/jour**).
 - o **Les habitants de la Gironde hors agglomération** consacrent en moyenne 10 min de moins aux déplacements quotidiens que les habitants de l'agglomération (**78 min/jour**).

Ces données pourraient s'expliquer par une mobilité plus contrainte pour la voiture (congestion, stationnement) dans l'agglomération.

- **Sur les durées moyennes de déplacement :**
 - o Elles sont plus élevées pour **les motifs obligés (entre 20 et 26 min)** que pour tous **les autres motifs (entre 13 et 18 min)**, avec des différences globalement peu significatives entre territoires.
 - o Les étudiants et apprentis ont des durées moyennes de déplacement plus élevées que le reste des catégories socio-professionnelles. La tranche d'âge de 18 à 24 ans est celle où les temps moyens de déplacement sont globalement les plus élevés. Par sexe, le temps moyen d'un déplacement est légèrement supérieur pour les hommes que pour les femmes.
 - o **La durée moyenne d'un déplacement diffère relativement peu entre les divers modes individuels (entre 13 et 20 min) quel que soit le grand secteur de résidence, mais présente des temps beaucoup plus élevés pour les transports en commun (jusqu'à 58 min) dans l'agglomération hors Cub.** L'hypercentre est le territoire où la durée moyenne d'un déplacement en voiture particulière est la plus élevée (temps moyen de déplacement à peu près équivalent à celui des TC) et où les modes actifs présentent, comparativement, le plus d'intérêt.
 - o Les différences dans les durées de déplacement entre les différentes plages horaires sont peu importantes, globalement, quels que soient le mode et le lieu de résidence.
 - o **Le motif travail est celui qui justifie les temps de déplacement les plus élevés en voiture (26-27 min) et en TCU (de 27 à 68 min), quel que soit**

le territoire. Les motifs achats et loisirs sont, quant à eux, ceux qui justifient les déplacements à bicyclette ou à pied les plus longs.

- À l'exception du motif travail, la durée d'un déplacement en voiture est partout beaucoup moins importante que la durée d'un déplacement en TCU.
 - Pour les modes individuels (VP, vélo, marche), le motif conditionne beaucoup plus le temps de déplacement que le lieu de résidence. Ainsi, quel que soit le lieu de résidence, certains chiffres sont constants :
 - accompagnement à pied : 7-8 min,
 - achats à pied : 14-15 min,
 - accompagnement en VP : 12-14 min,
 - achats en VP : 15 min.
- **Sur les temps quotidiens de déplacements des usagers de la voiture :**
- les personnes qui n'utilisent pas du tout la voiture particulière dans la journée marchent en moyenne quotidiennement 20 min de plus que les personnes qui l'utilisent (44 min contre 27 min en moyenne en Gironde) ;
 - les personnes qui n'utilisent pas du tout la voiture particulière dans la journée passent plus de temps dans les TCU que celles qui l'utilisent (90 min contre 71 min en moyenne en Gironde) ;
 - globalement, en Gironde, les personnes qui utilisent la voiture consacrent plus de temps à la mobilité quotidienne (+14 min) que les personnes qui ne l'utilisent pas du tout (donc qui empruntent les TC ou recourent aux modes actifs). La différence est moins importante pour les résidents de la Cub (+10 min) et beaucoup plus importante pour les résidents de la Gironde hors Cub (+54 min). Une hypothèse explicative, qui reste à étudier, est que les usagers de la voiture feraient plus de déplacements quotidiens que ceux qui ne l'utilisent pas.
- **Sur les distances et vitesses de déplacement et le potentiel de report modal :**
- Un nombre très important de déplacements inférieurs à 2 km est réalisé à des vitesses inférieures à 15 km/h (près de 1,3 millions de déplacements en Gironde). Cela est particulièrement vrai dans les zones centrales de l'agglomération. Ces déplacements constituent une cible importante des politiques publiques pour promouvoir des modes de déplacements actifs, et notamment le vélo.
 - **En Gironde, environ 70 % des personnes déclarent ne pas se déplacer, ou ne pas le faire en modes actifs.** Ce pourcentage reste à peu près le même pour tous les territoires (Cub, agglo, Gironde hors agglo). En revanche, l'analyse par secteur fin révèle que cette part est beaucoup moins importante dans l'hypercentre. **La mixité des usages, la densité et les aménités urbaines** peuvent expliquer cette différence et **constituent des pistes pour les politiques afin d'améliorer la santé publique.**



4 | Annexes

Représentativité des données de l'enquête

Pour chaque donnée origine-destination des enquêtes, un calcul de robustesse a été effectué permettant de vérifier la représentativité de celle-ci.

On exige un seuil d'erreur maximum (e) de 5 % et un niveau de confiance (t) de 95 %. Si (p) est la proportion entre le nombre de déplacements entre une origine et une destination par rapport au total des déplacements avec cette origine donnée, alors le nombre minimum de déplacements (n) à partir duquel le chiffre peut être considéré comme significatif se calcule ainsi :

$$n = (t^2 \times p(1-p)) / e^2$$

Où t a une valeur de 1,96 qui correspond au 95 % de confiance selon la loi normale.

Les résultats bruts de la matrice origine/destination sont ainsi analysés. Les chiffres non significatifs, faute de robustesse, sont éliminés.

Les deux matrices origine/destination correspondant aux deux découpages de la Gironde selon les secteurs d'enquête D10 et D30 ont ainsi pu être testées (voir les matrices en annexes). On peut observer que de nombreuses relations entre secteurs présentent des chiffres non significatifs (NS dans la matrice). Cela est notamment le cas lorsque l'on découpe de façon fine le territoire : la matrice en D30 présente ainsi davantage de « trous » d'information que la matrice D10.

Le découpage D10 apparaît ainsi comme étant le plus pertinent pour analyser les flux de déplacement à l'échelle de la Gironde, tandis que le découpage D30 pourra s'utiliser pour étudier les flux qui ont lieu à l'intérieur de l'agglomération.

Carte du découpage Enquête Ménages Déplacements

Découpage des enquêtes ménages déplacements de 2009 en 15 secteurs



Tableau des données complètes

Durée d'un déplacement selon

Le lieu de résidence

Le lieu de résidence			Déciles								
	Moyenne	Médiane	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
1	21,3	15	5	5	10	10	15	15	20	30	45
2	19,5	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
3	19,3	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
4	20,7	15	5	5	10	10	15	15	23	30	45
5	18,3	10	5	5	5	10	10	15	20	25	35
6	17,8	10	3	5	5	10	10	15	20	30	40
7	18,8	10	5	5	5	10	10	15	20	30	40
8	19,7	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
9	18,3	10	5	5	6	10	10	15	20	30	40
11	18,0	10	3	5	5	9	10	15	15	30	45
12	19,4	10	3	5	5	10	10	15	16	30	45
13	20,2	10	3	5	5	10	10	15	15	27	44
14	17,1	10	4	5	5	10	10	15	15	25	35
15	17,2	10	3	5	5	7	10	15	15	25	35
16	17,9	10	4	5	5	10	10	15	15	25	40
Gironde	19,1	10	5	5	6	10	10	15	20	30	40
Agglomération	19,7	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
Cub	20,0	15	5	5	10	10	15	15	20	30	40
Agglo hors Cub	18,8	10	5	5	5	10	10	15	20	30	40
Gironde hors Agglo	18,0	10	3	5	5	10	10	15	15	25	40

Durée quotidienne de déplacement selon

Le lieu de résidence

Le lieu de résidence			Déciles								
	Moyenne	Médiane	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9
1	94	71	25	40	50	60	71	85	105	130	180
2	85	66	20	35	45	55	66	80	95	120	160
3	88	70	21	37	50	60	70	85	100	120	154
4	88	70	24	35	50	60	70	85	100	120	159
5	83	65	20	30	40	50	65	85	95	121	170
6	92	79	24	40	50	61	79	90	100	125	160
7	85	66	20	30	45	55	66	80	100	120	150
8	85	70	20	30	44	60	70	84	100	125	165
9	86	65	20	30	43	55	65	80	96	125	177
11	80	60	18	25	38	50	60	76	90	120	155
12	79	55	13	20	30	40	55	65	90	120	151
13	84	50	12	20	30	40	50	65	90	120	173
14	73	55	15	25	35	44	55	70	85	104	139
15	80	60	18	29	40	50	60	80	100	120	170
16	77	55	18	23	30	40	55	66	90	120	161
Gironde	84	66	20	30	45	55	66	80	97	120	160
Agglomération	88	70	21	35	45	60	70	85	100	120	161
Cub	88	70	24	35	46	60	70	85	100	120	164
Agglo hors Cub	86	70	20	31	45	58	70	84	100	120	160
Gironde hors Agglo	78	60	16	25	35	45	60	72	90	115	155

Temps moyens de déplacement selon :

Le motif à la destination

Le lieu de résidence

	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
1	15	18	20	22	26
2	13	16	21	19	25
3	14	16	22	20	26
4	13	17	23	21	29
5	11	16	24	14	26
6	12	15	23	13	25
7	12	16	25	17	26
8	15	17	31	16	25
9	13	17	24	13	28
11	11	16	23	17	22
12	13	17	20	16	23
13	12	13	26	13	34
14	14	14	18	14	25
15	10	16	19	16	21
16	10	16	16	25	23
Gironde	13	16	22	18	26
Agglomération	13	16	22	19	26
Cub	13	16	21	20	26
Agglo hors Cub	13	16	26	15	26
Gironde hors Agglo	12	15	20	17	25

Durée moyenne d'un déplacement selon :

La zone de résidence

L'occupation principale

	Apprentissage, formation, stage	Autre	Chômeur, recherche un emploi	Étudiant	Reste au foyer	Retraité	Scolaire jusqu'au BAC	Travail à plein temps	Travail à temps partiel
1	31	22	21	22	16	22	16	23	20
2	29	18	19	22	16	19	18	20	19
3	14	18	16	26	14	17	21	20	18
4	18	18	18	29	13	19	24	22	21
5	34	12	13	27	15	19	18	20	15
6		18	13	21	12	16	17	19	16
7	23	20	13	26	13	16	22	19	18
8	24	11	17	23	17	17	26	21	16
9	31	13	17	50	10	18	14	19	17
11	12	9	17	24	18	19	18	14	18
12	20	54	22		8	19	24	18	19
13	9	5	11	34	22	15	26	16	23
14	28	9	14	26	12	16	17	16	18
15	15	20	11	18	16	18	19	16	18
16	35	30	14	25	28	16	15	13	20
Gironde	23	18	17	23	16	18	19	20	19
Agglomération	24	18	18	23	15	19	20	21	18
Cub	24	19	19	23	15	19	19	21	19
Agglo hors Cub	25	15	15	28	14	17	21	20	17
Gironde hors Agglo	18	16	15	25	18	17	19	15	19

Durée moyenne d'un déplacement selon :

La zone de résidence

La tranche d'âge (définition CERTU)

	11 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et plus
1	16	23	21	21	23	21
2	18	23	22	17	20	19
3	21	21	20	18	21	17
4	21	31	19	19	22	18
5	17	25	20	16	18	19
6	17	17	15	18	20	19
7	22	23	19	18	19	15
8	26	21	17	20	19	16
9	15	27	19	16	21	18
11	17	17	18	17	20	18
12	23	19	18	19	22	17
13	24	22	23	20	20	13
14	17	16	16	17	20	14
15	19	17	16	15	21	17
16	15	23	19	18	19	15
Gironde	19	22	19	18	20	18
Agglomération	19	23	20	18	21	18
Cub	19	23	21	18	21	19
Agglo hors Cub	21	22	18	18	19	17
Gironde hors Agglo	18	19	18	17	20	16

Durée moyenne d'un déplacement selon :

La zone de résidence

Le sexe

	Féminin	Masculin
1	21	22
2	18	21
3	17	22
4	20	21
5	17	19
6	18	17
7	18	20
8	18	22
9	18	18
11	17	19
12	17	22
13	17	25
14	16	18
15	15	20
16	16	20
Gironde	18	21
Agglomération	19	21
Cub	19	21
Agglo hors Cub	18	20
Gironde hors Agglo	16	20

Durée moyenne d'un déplacement selon :

La zone de résidence

Le mode de transport

	Marche à pied	Bicyclette	TCU	Car Interurbain	TER	VP
1	13	12	33		170	27
2	12	15	38	69	259	19
3	14	19	43	152	203	18
4	11	18	40	39	223	19
5	12	27	54			16
6	9	16	58	38	30	18
7	11	22	54	34	90	18
8	11	21	57	35	320	18
9	11	17	67	26	95	17
11	15	11	40	51	78	18
12	14	9	32	42	102	20
13	9	27	60	34	54	21
14	11	19	28		47	18
15	13	19	44		97	17
16	12	34	13	72	67	18
Gironde	13	15	39	48	96	19
Agglomération	13	15	39	46	171	19
Cub	13	15	38	93	198	19
Agglo hors Cub	11	20	58	34	100	18
Gironde hors Agglo	13	16	37	52	67	18

Durée moyenne d'un déplacement selon :

La zone de résidence

La plage horaire du départ

	Heure creuse	Heure de pointe du matin (7-9)	Heure de pointe du soir (16-18)	Heure de pointe
1	21	22	22	22
2	19	21	21	21
3	19	23	19	21
4	20	21	23	22
5	17	22	19	20
6	17	22	17	19
7	17	24	19	21
8	18	25	20	22
9	17	19	21	20
11	18	20	18	19
12	19	21	18	19
13	20	20	21	20
14	17	19	17	18
15	18	16	18	17
16	18	19	17	18
Gironde	19	21	20	20
Agglomération	19	22	20	21
Cub	19	22	21	21
Agglo hors Cub	18	23	19	21
Gironde hors Agglo	18	19	18	18

Durée moyenne d'un déplacement selon :

Le lieu de résidence

Le mode et le motif à la destination

	Mode	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
Cub	Bicyclette	9	17	12	18	14
	Car Interurbain	95	45	31	245	38
	Marche à pied	8	14	11	13	10
	TCU	29	35	34	36	39
	TER		184			162
	VP	14	15	18	18	27
Agglo hors Cub	Bicyclette	6	34	20	18	9
	Car Interurbain	32	N/S	N/S	40	55
	Marche à pied	7	14	8	10	6
	TCU	51	49	N/S	59	60
	TER	N/S	N/S	N/S		N/S
	VP	13	15	18	14	26
Gir hors Agglo	Bicyclette	12	21	10	26	7
	Car Interurbain			N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	7	15	7	12	9
	TCU	20	N/S	N/S	N/S	27
	TER		48	N/S		N/S
	VP	12	15	20	17	26
Agglo	Bicyclette	8	20	13	18	13
	Car Interurbain	47	N/S	N/S	N/S	39
	Marche à pied	8	14	11	13	10
	TCU	31	36	35	38	40
	TER	40	N/S	N/S		N/S
	VP	14	15	18	17	27
Gironde	Bicyclette	9	20	13	21	11
	Car Interurbain	47	N/S	32	195	59
	Marche à pied	8	14	10	12	9
	TCU	31	36	34	38	40
	TER	40	N/S	38		N/S
	VP	13	15	19	17	26

Durée moyenne d'un déplacement selon :

Le lieu de résidence

Le mode et le motif à la destination

D10	Mode	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
1	Bicyclette	9	13	12	11	11
	Car Interurbain					
	Marche à pied	10	15	12	13	11
	TCU	27	30	30	40	34
	TER		N/S			N/S
	VP	18	19	23	28	32
2	Bicyclette	7	18	13	14	16
	Car Interurbain		N/S		N/S	
	Marche à pied	8	13	11	14	11
	TCU	31	36	32	34	37
	TER					N/S
	VP	14	15	19	17	27
3	Bicyclette	5	N/S	N/S	48	15
	Car Interurbain	N/S			N/S	N/S
	Marche à pied	5	15	13	12	8
	TCU	20	46	38	35	50
	TER		N/S			N/S
	VP	15	15	16	17	25
4	Bicyclette	N/S	N/S	3	N/S	N/S
	Car Interurbain			N/S		N/S
	Marche à pied	8	13	10	11	9
	TCU	35	37	37	35	43
	TER					N/S
	VP	14	16	16	19	29
5	Bicyclette		N/S	N/S	N/S	N/S
	Car Interurbain					
	Marche à pied	6	N/S	6	20	13
	TCU	39	N/S	N/S	30	N/S
	TER					
	VP	11	13	15	11	25
6	Bicyclette		N/S	N/S	N/S	N/S
	Car Interurbain	N/S	N/S	N/S		
	Marche à pied	N/S	N/S	7	26	4
	TCU	N/S	N/S	N/S	N/S	N/S
	TER			N/S		
	VP	12	15	16	10	27
7	Bicyclette	6	N/S	N/S	28	10
	Car Interurbain		N/S	N/S		N/S
	Marche à pied	6	14	9	9	8
	TCU	N/S	N/S	N/S	85	N/S
	TER	N/S	N/S	N/S		N/S
	VP	12	15	17	15	26
8	Bicyclette		N/S		N/S	N/S
	Car Interurbain		N/S	N/S	N/S	
	Marche à pied	8	N/S	8	7	8
	TCU	N/S	N/S	N/S	N/S	N/S
	TER					
	VP	15	16	22	16	25

9	Bicyclette		N/S		N/S	N/S
	Car Interurbain			N/S		
	Marche à pied	7	N/S	10	N/S	4
	TCU	N/S	N/S	N/S	N/S	N/S
	TER					N/S
	VP	12	15	15	13	26

Durée moyenne d'un déplacement selon :

Le lieu de résidence

Le mode et le motif à la destination

D10	Mode	Accompagnement	Achats	Enseignement	Loisirs	Travail
11	Bicyclette	16	N/S	10	10	9
	Car Interurbain			N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	8	17	11	10	7
	TCU		N/S	N/S	N/S	N/S
	TER			N/S		N/S
	VP	12	16	24	17	24
12	Bicyclette		N/S			N/S
	Car Interurbain			N/S		N/S
	Marche à pied	5	N/S	8	13	6
	TCU	N/S		N/S		
	TER					N/S
	VP	14	16	8	16	24
13	Bicyclette		N/S		N/S	
	Car Interurbain			N/S		
	Marche à pied	8	N/S	5	14	7
	TCU	N/S		N/S		N/S
	TER					N/S
	VP	13	13	31	13	36
14	Bicyclette	3	N/S	N/S	N/S	N/S
	Car Interurbain					
	Marche à pied	5	12	7	8	10
	TCU			N/S	N/S	
	TER		N/S	N/S		N/S
	VP	15	13	21	16	27
15	Bicyclette	5	N/S	8	N/S	N/S
	Car Interurbain					
	Marche à pied	9	15	6	14	7
	TCU		N/S	N/S	N/S	
	TER		N/S	N/S		N/S
	VP	10	15	17	13	22
16	Bicyclette		N/S		N/S	N/S
	Car Interurbain			N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	6	N/S	5	15	18
	TCU			N/S		
	TER			N/S		N/S
	VP	11	16	12	25	24

Durée moyenne d'un déplacement selon :

Le lieu de résidence

Le mode et la plage horaire

D10	Mode	Heure creuse	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
Cub	Bicyclette	15	14	15
	Car Interurbain	N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	13	10	13
	TCU	37	36	41
	TER	N/S	N/S	N/S
	VP	19	22	20
Agglo hors Cub	Bicyclette	N/S	N/S	N/S
	Car Interurbain	N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	11	10	11
	TCU	N/S	N/S	N/S
	TER	N/S	N/S	N/S
	VP	17	22	18
Gir hors Agglo	Bicyclette	17	10	16
	Car Interurbain	N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	13	10	14
	TCU	N/S	N/S	N/S
	TER	N/S	N/S	N/S
	VP	18	20	17
Agglo	Bicyclette	15	14	16
	Car Interurbain	N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	13	10	13
	TCU	38	37	42
	TER	N/S	N/S	N/S
	VP	18	22	19
Gironde	Bicyclette	16	13	16
	Car Interurbain	N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	13	10	13
	TCU	39	36	42
	TER	N/S	N/S	N/S
	VP	18	21	19

Durée moyenne d'un déplacement selon :

Le lieu de résidence

Le mode et la plage horaire

D10	Mode	Heure creuse	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
1	Bicyclette	11	11	15
	Car Interurbain			
	Marche à pied	14	10	14
	TCU	32	33	36
	TER	167	66	223
	VP	26	31	27
2	Bicyclette	16	14	14
	Car Interurbain	69		67
	Marche à pied	12	10	13
	TCU	38	34	39
	TER	336	30	252
	VP	18	21	20
3	Bicyclette	20	19	15
	Car Interurbain		230	53
	Marche à pied	14	9	13
	TCU	45	38	49
	TER	162	179	358
	VP	17	21	16
4	Bicyclette	17	21	19
	Car Interurbain	24	47	40
	Marche à pied	11	9	12
	TCU	39	37	46
	TER	223		
	VP	18	21	21
5	Bicyclette	24	15	59
	Car Interurbain			
	Marche à pied	13	5	14
	TCU	53	55	54
	TER			
	VP	15	20	17
6	Bicyclette	16	12	18
	Car Interurbain	48	33	36
	Marche à pied	10	3	12
	TCU	54	55	75
	TER		30	
	VP	17	23	17
7	Bicyclette	24	14	25
	Car Interurbain	16	40	43
	Marche à pied	11	10	9
	TCU	55	53	55
	TER	150	54	50
	VP	17	23	18
8	Bicyclette	18		90
	Car Interurbain	45	35	31
	Marche à pied	11	11	11
	TCU	59	48	60
	TER	320		
	VP	17	23	18

9	Bicyclette	22	9	6
	Car Interurbain	70	22	23
	Marche à pied	10	15	17
	TCU	76	57	59
	TER	95		
	VP	17	17	19

Durée moyenne d'un déplacement selon :

Le lieu de résidence

Le mode et la plage horaire

D10	Mode	Heure creuse	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir
11	Bicyclette	N/S	9	N/S
	Car Interurbain	N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	15	12	16
	TCU	N/S	N/S	N/S
	TER	N/S	N/S	N/S
	VP	18	19	18
12	Bicyclette	N/S	N/S	N/S
	Car Interurbain	N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	N/S	10	15
	TCU	N/S	N/S	N/S
	TER	N/S		N/S
	VP	20	23	17
13	Bicyclette	N/S		N/S
	Car Interurbain		N/S	N/S
	Marche à pied	N/S	13	N/S
	TCU	N/S	N/S	N/S
	TER		N/S	N/S
	VP	22	19	20
14	Bicyclette	N/S	N/S	N/S
	Car Interurbain			
	Marche à pied	11	9	14
	TCU	N/S	N/S	N/S
	TER	N/S	N/S	N/S
	VP	18	21	16
15	Bicyclette	N/S	N/S	N/S
	Car Interurbain			
	Marche à pied	13	11	14
	TCU	N/S	N/S	N/S
	TER	N/S	N/S	N/S
	VP	18	16	17
16	Bicyclette	N/S	N/S	N/S
	Car Interurbain	N/S	N/S	N/S
	Marche à pied	N/S	9	N/S
	TCU	N/S	N/S	
	TER	N/S	N/S	N/S
	VP	18	19	17

Temps quotidien moyen selon
La zone de résidence
Le mode principal

	Personnes n'utilisant pas du tout la voiture					
	Bicyclette	Car Interurbain	Marche à pied	TCU	TER	Global
1	42		48	79	323	80
2	45	137	39	91	299	77
3	41	90	N/S	N/S	426	89
4	59	82	38	98	310	87
5	N/S		N/S	N/S		91
6	N/S	N/S	N/S	N/S		58
7	N/S	79	N/S	N/S	150	65
8	81	N/S	N/S	N/S	320	81
9	N/S	N/S	N/S	N/S		57
11	36	81	N/S	89	162	47
12	15	N/S	N/S	85	120	38
13	143	68	N/S	N/S	107	29
14	50		N/S	58	78	27
15	N/S		N/S	67	195	35
16	N/S	N/S	N/S		N/S	38
Gironde	45	81	44	90	185	63
Agglomération	46	78	43	90	311	80
Cub	45	112	44	89	343	81
Agglo hors Cub	59	61	28	130	179	68
Gironde hors Agglo	42	84	45	88	130	36

	Personnes utilisant une voiture						
	Bicyclette	Car Interurbain	Marche à pied	TCU	TER	VP	Global
1	33		36	56		87	113
2	42		26	67	210	74	88
3	55	651	22	82	191	75	88
4	43		23	68	235	75	89
5	29		32	93		66	81
6	25	60	18	109	30	85	94
7	72	47	23	99	80	75	88
8	31	61	25	95		74	85
9	52	39	25	127	190	75	89
11	34		32	62	44	71	82
12	28	110	32	37	215	72	83
13	15		20	30		86	91
14	46		25	43	79	68	78
15	85		30	107		72	85
16	93	160	25	25		71	79
Gironde	46	94	27	71	106	74	87
Agglomération	44	78	27	74	145	76	91
Cub	41	651	27	69	201	75	91
Agglo hors Cub	55	53	23	105	97	76	88
Gironde hors Agglo	48	144	28	48	86	72	82

Durée moyenne d'un déplacement selon :

La zone de résidence

La tranche de distance parcourue

	< 2 km	2 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
1	12	23	33	36	53
2	10	17	27	31	44
3	8	13	21	29	39
4	10	18	29	34	39
5	8	14	25	31	38
6	9	7	18	20	37
7	8	10	14	26	34
8	8	12	15	25	38
9	10	10	14	21	36
11	15	11	15	16	35
12	10	17	21	29	37
13	11	13	18	20	41
14	12	12	15	18	34
15	13	10	12	17	35
16	12	17	15	21	29
Gironde	11	15	21	24	37
Agglomération	10	16	24	28	39
Cub	10	17	26	31	42
Agglo hors Cub	8	10	15	24	36
Gironde hors Agglo	12	12	15	19	34

Distance moyenne parcourue selon

La zone de résidence

La tranche de durée

	< 10 min	10 - 20 min	20 - 30 min	30 - 40 min	40 - 50 min	50 - 60 min	> 60 min
1	0,7	1,9	3,9	5,8	8,5	7,8	13,8
2	1,3	3,3	6,2	7,8	10,6	11,5	13,0
3	2,0	5,0	9,5	12,4	14,9	17,1	14,5
4	1,3	3,6	7,0	9,0	11,2	10,4	11,3
5	1,5	4,8	11,7	15,5	12,0	18,6	14,0
6	2,8	6,6	13,6	18,0	23,7	21,8	16,7
7	3,3	6,9	13,2	17,3	20,9	20,6	15,8
8	2,8	6,4	12,0	15,4	21,5	18,1	18,5
9	2,6	6,9	12,6	19,9	20,5	30,5	19,9
11	3,9	7,6	15,3	18,1	27,7	39,3	29,0
12	3,1	7,2	13,9	16,6	24,3	29,6	29,6
13	5,1	9,2	16,3	23,4	28,9	19,9	31,2
14	3,8	7,1	13,8	15,3	24,6	23,7	27,8
15	4,1	10,3	17,3	18,1	33,0	40,1	33,7
16	3,6	9,7	19,8	20,0	30,3	41,1	17,3
Gironde	2,7	5,5	10,3	12,7	18,1	18,2	19,8
Agglomération	1,7	4,1	7,9	10,5	13,4	13,7	14,1
Cub	1,4	3,5	6,7	8,8	11,1	11,8	13,4
Agglo hors Cub	2,9	6,7	12,8	17,2	21,5	21,0	17,5
Gironde hors Agglo	3,9	8,3	15,9	18,1	27,6	32,8	28,3

Nombre de déplacements dont la vitesse est inférieure à 15km/h selon :

La zone de résidence

La tranche de distance parcourue

	< 2 km	2 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
1	276 327	95 769	31 539	2 618	463
2	292 546	145 010	64 085	4 343	1 586
3	112 807	33 684	22 365	5 435	1 839
4	90 772	32 397	23 203	3 243	927
5	36 922	5 500	2 706	1 708	612
6	N/S	N/S	1 529	312	381
7	35 814	9 965	3 642	1 972	1 024
8	26 394	4 160	4 163	2 205	1 283
9	N/S	N/S	1 737	394	684
11	96 128	36 641	8 108	1 085	654
12	38 241	6 724	2 893	964	127
13	38 668	6 179	3 128	1 061	2 094
14	106 490	44 219	6 170	2 455	529
15	42 870	10 351	3 089	847	348
16	55 476	10 873	4 753	1 425	291
Gironde	1 276 226	454 880	183 110	30 069	12 841
Agglomération	898 354	339 893	154 969	22 231	8 798
Cub	809 375	312 360	143 898	17 348	5 427
Agglo hors Cub	88 979	27 533	11 072	4 883	3 371
Gironde hors Agglo	377 873	114 987	28 141	7 838	4 043

Part des déplacements dont la vitesse est inférieure à 15km/h selon :

La zone de résidence

La tranche de distance parcourue

	< 2 km	2 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
1	96%	77%	52%	21%	3%
2	86%	49%	34%	11%	4%
3	73%	28%	16%	9%	3%
4	91%	50%	40%	18%	6%
5	82%	28%	17%	13%	5%
6	N/S	N/S	7%	3%	2%
7	63%	20%	7%	6%	2%
8	55%	21%	10%	8%	4%
9	N/S	N/S	6%	4%	3%
11	90%	26%	11%	3%	1%
12	69%	28%	10%	9%	0%
13	60%	23%	9%	5%	5%
14	78%	44%	9%	5%	1%
15	91%	20%	6%	3%	1%
16	70%	33%	10%	5%	1%
Gironde	82%	40%	20%	8%	2%
Agglomération	84%	45%	26%	10%	3%
Cub	87%	50%	31%	12%	4%
Agglo hors Cub	61%	22%	8%	6%	3%
Gironde hors Agglo	77%	30%	9%	5%	1%

Nombre total de déplacements selon :

La zone de résidence

La tranche de distance parcourue

	< 2 km	2 - 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
1	287 511	123 954	60 809	12 271	17 317
2	341 131	294 980	188 032	39 329	40 222
3	155 206	122 410	141 607	59 722	55 134
4	99 807	64 647	58 601	17 576	16 288
5	45 171	19 828	15 596	13 076	12 196
6	15 355	32 238	20 951	10 692	21 010
7	56 692	49 449	50 693	32 450	50 038
8	47 847	19 361	41 930	26 341	35 553
9	26 592	24 728	27 846	11 142	24 172
11	107 122	143 068	76 625	32 829	91 173
12	55 057	23 779	29 672	10 445	26 174
13	64 194	27 401	33 378	21 274	41 913
14	136 902	100 176	66 505	47 761	79 941
15	47 339	52 705	48 079	27 385	48 059
16	78 778	33 149	45 744	26 972	56 293
Gironde	1 564 705	1 131 873	906 068	389 265	615 481
Agglomération	1 075 312	751 596	606 064	222 599	271 929
Cub	928 826	625 820	464 644	141 974	141 156
Agglo hors Cub	146 486	125 776	141 420	80 625	130 773
Gironde hors Agglo	489 392	380 277	300 004	166 666	343 552

Nombre de personnes selon

La zone de résidence

La tranche de durée quotidienne passée en modes actifs

			Durée quotidienne en modes actifs				
	Pas de déplacement	Pas de déplacement en mode actif	<10 min	10 à 19 min	20 à 29 min	30 à 39 min	> 40 min
1	13 413	41 609	6 338	13 158	13 400	9 259	35 461
2	27 122	132 006	12 194	20 242	15 475	7 247	27 125
3	14 743	92 792	4 077	7 274	4 570	3 796	7 449
4	8 589	38 805	2 905	4 585	3 977	3 061	7 542
5	2 937	17 831	429	1 659	1 505	500	1 612
6	1 633	14 784	2 208	840	437	374	842
7	5 540	41 702	2 694	2 577	2 340	1 450	3 615
8	5 523	32 849	1 255	2 023	1 266	880	2 106
9	4 209	19 441	674	1 755	1 050	204	1 367
11	10 941	62 837	6 557	7 588	4 950	4 183	14 827
12	4 528	25 177	1 632	2 511	1 546	609	4 095
13	7 543	34 534	2 931	2 765	1 375	704	2 795
14	15 879	64 842	6 799	9 111	5 112	3 914	11 426
15	6 140	29 402	3 701	3 617	2 543	1 626	7 129
16	5 785	41 304	1 975	4 709	1 224	1 684	4 745
Gironde	134 525	689 915	56 369	84 414	60 770	39 492	132 136
Agglomération	83 709	431 819	32 773	54 113	44 020	26 771	87 119
Cub	66 804	323 042	25 942	46 918	38 927	23 863	79 189
Agglo hors Cub	16 905	108 776	6 831	7 194	5 093	2 908	7 929
Gironde hors Agglo	50 816	258 096	23 596	30 302	16 750	12 721	45 017

Modes actifs = Vélo, marche à pieds, skate, roller, fauteuil roulant

Part des personnes selon

La zone de résidence

La tranche de durée quotidienne passée en modes actifs

			Durée quotidienne en modes actifs				
	Pas de déplacement	Pas de déplacement en mode actif	<10 min	10 à 19 min	20 à 29 min	30 à 39 min	> 40 min
1	10%	31%	5%	10%	10%	7%	27%
2	11%	55%	5%	8%	6%	3%	11%
3	11%	69%	3%	5%	3%	3%	6%
4	12%	56%	4%	7%	6%	4%	11%
5	11%	67%	2%	6%	6%	2%	6%
6	8%	70%	10%	4%	2%	2%	4%
7	9%	70%	4%	4%	4%	2%	6%
8	12%	72%	3%	4%	3%	2%	5%
9	15%	68%	2%	6%	4%	1%	5%
11	10%	56%	6%	7%	4%	4%	13%
12	11%	63%	4%	6%	4%	2%	10%
13	14%	66%	6%	5%	3%	1%	5%
14	14%	55%	6%	8%	4%	3%	10%
15	11%	54%	7%	7%	5%	3%	13%
16	9%	67%	3%	8%	2%	3%	8%
Gironde	11%	58%	5%	7%	5%	3%	11%
Agglomération	11%	57%	4%	7%	6%	4%	11%
Cub	11%	53%	4%	8%	6%	4%	13%
Agglo hors Cub	11%	70%	4%	5%	3%	2%	5%
Gironde hors Agglo	12%	59%	5%	7%	4%	3%	10%

Modes actifs = Vélo, marche à pieds, skate, roller, fauteuil roulant



Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

Hangar G2 – Bassin à flot n°1 BP 71 – F-33041 Bordeaux cedex

tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22

contact@aurba.org | www.aurba.com
© aurba |