



Objet de l'étude



Après une analyse des caractéristiques générales de la mobilité (cahier n°1), puis une prise de connaissance des pratiques liées à la rocade (cahier n°2), le présent cahier n°3 se propose de décrire la mobilité liée aux achats dans l'agglomération de Bordeaux et en Gironde hors de cette agglomération.

Équipe projet a'urba

Chef de projet :
Jean-Christophe Chadanson

Équipe projet :
Daniel Naïbo
Anne Delage
Caroline De Vellis
Avec la collaboration de :
Thierry Bucault

Membres du Comité technique des Enquêtes Déplacements

S. Grillet, M. Koehler – Communauté urbaine de Bordeaux
F. Delfau, 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
A. Besançon – Ademe
M. Mayenc – Sybarval
L. Putz – Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux

Composition de l'étude

Motifs de déplacements, types de commerces, distances moyennes, caractéristiques des différents territoires girondins, heures pratiquées, âge, sexe : l'ensemble de ces paramètres permettent de comprendre les caractéristiques girondines des déplacements réalisés au motif d'un éventuel achat.



Sommaire

1 Quelques données générales sur les déplacements achat	12
1.1 Préalables méthodologiques	12
1.2 Le poids du motif achat	13
1.3 Précisions sur les déplacements liés aux achats	15
2 Le profil des acheteurs	18
2.1 Répartition des déplacements en origine et en destination dans l'agglomération bordelaise en lien avec les achats en fonction du sexe	18
2.2 Selon l'âge	19
3 Longueur et durée des déplacements : la gestion dans le temps	22
3.1 Longueurs des déplacements	22
3.2 Longueurs des déplacements par mode (ensemble des motifs)	23
3.3 La répartition des déplacements entre les différents jours	25
3.4 La répartition des déplacements entre les différentes heures de la journée	27
4 Les types de commerces fréquentés	30
4.1 Répartition par type de commerces en volumes et en parts modales dans l'agglomération de Bordeaux et en Gironde hors agglomération de Bordeaux	30
4.2 Répartition modale des types de commerces de l'agglomération en distances totales et distances moyennes	33
4.3 Répartition modales des types de commerces de la Gironde hors agglomération en distances totales et distances moyennes	34
5 La répartition géographique des déplacements	39
5.1 Agglomération de Bordeaux : nombre de déplacements liés aux achats, distances totales et parts modales en jour de semaine	39
5.2 Gironde hors agglomération de Bordeaux : nombre de déplacements liés aux achats, distances totales et parts modales en jour de semaine	47
5.3 Principaux pôles commerciaux de l'agglomération de Bordeaux : nombre de déplacements liés aux achats, distances totales et parts modales en jour de semaine	50
5.4 Relations entre territoires de la Gironde	53
6 Conclusion : quelles perspectives ?	62

Note de synthèse



Caractéristiques générales

En Gironde, 800 000 déplacements motivés par un achat se réalisent chaque jour. Ils sont majoritairement effectués par des femmes (de 55 à 60 % selon les motifs) et par des personnes de plus de 35 ans. Dans l'agglomération de Bordeaux, les déplacements achat présentent le paradoxe d'être plutôt de relative proximité tout en étant majoritairement réalisés en utilisant des véhicules particuliers. Les distances pratiquées sont en moyenne de 3,8 km dans ce territoire. A l'inverse, en Gironde hors agglomération, la distance moyenne s'établit à 8,5 km dans le cas des déplacements domicile-achat. Dans ce cas, il ne s'agit pas d'une pratique de proximité.

L'empreinte environnementale des déplacements achat est particulièrement forte puisque plus de 80 % des distances totales journalières pratiquées au sein de l'agglomération bordelaise le sont en voiture, part qui dépasse les 90 % dans le reste de la Gironde.

Périodes de pointe

Dans l'agglomération de Bordeaux comme dans l'ensemble de la Gironde, il existe une période de pointe du matin. Entre 10 h et 12 h, une grande quantité de déplacements se réalise. Ils sont décalés par rapport au pic de trafic situé entre 8 h et 10 h et ne participent donc pas à la congestion matinale des réseaux. Le soir, seule l'agglomération est marquée par une période de pointe, située entre 17 h et 19 h, participant cette fois-ci à la saturation des infrastructures routières.

Types de commerces

40 % des déplacements de l'agglomération se font à destination des petits et des moyens commerces et 33 % à destination des grands commerces (grands magasins, hypers, supers, galeries, multis). Dans le reste de la Gironde, les petits et moyens commerces sont la destination de la moitié des déplacements totaux.

Transport et mobilité - Thématique achats -

Dénomination des secteurs



Seul le motif promenade, lèche vitrine sans achat, leçon de conduite est majoritairement réalisé à pied. Dans les autres cas, la voiture capte 60 à 90 % des déplacements.

En agglomération, la catégorie des grands commerces est tellement bien représentée dans les différentes parties de ce territoire, que ces derniers constituent en quelque sorte des commerces de proximité : la distance moyenne en voiture vers ces grands commerces est de 5,5 km, soit moins que la distance moyenne vers un petit ou moyen commerce, qui est de 5,8 km.

Les distances pratiquées à pied varient en fonction de la taille du commerce. Elles sont en moyenne de 500 mètres dans l'agglomération et dans l'ensemble de la Gironde pour se rendre dans un petit commerce. Dans le cas d'un grand commerce, ces distances s'établissent à 700 mètres (agglomération) voire 1 km (reste Gironde), soit entre 10 et 15 min de déplacements.

Répartition géographique des déplacements

La géographie des déplacements réserve quelques surprises. Du point de vue des déplacements réalisés à pied, le secteur le plus important n'est pas celui de l'Intra cours, qui correspond au centre ancien (15 000 déplacements à pied à motif achat). Ce territoire se retrouve très loin derrière le secteur « entre cours et boulevards » (44 000 déplacements à pied), et derrière le secteur Intra rocade Ouest (22 000 déplacements) qui concerne, quant à lui, le territoire Mérignac Intra rocade.

Autre constat étonnant, les déplacements réalisés à pied vers le secteur de Mérignac pèse plus « lourd » que ceux réalisés au sein du centre d'agglomération à contrôle d'accès.

D'une manière générale, plus le secteur géographique considéré se situe en périphérie, autrement dit moins il est densément urbanisé, et plus les modes actifs (vélos et marche à pied) régressent, passant de 70 % de marche à pied dans l'Intra cours à moins de 30 % en Intra rocade contre 60 % en voiture sur ce même territoire. Dans les territoires situés à l'extérieur de la rocade, la part de la voiture dépasse même les 80 %.

Il est possible de constater une très grande variabilité des distances moyennes en marche à pied ou à vélo entre les secteurs extérieurs à la rocade, ce qui montre des pratiques et des organisations territoriales très différentes concernant la structuration, la localisation commerciale et bien sûr son attractivité.

Ces différences montrent à quel point la structure commerciale actuelle s'est organisée en accompagnant le développement de la pratique automobile. Or, la durabilité environnementale de ces pratiques posant question, il convient de s'interroger sur l'évolution nécessaire des formes et des localisations commerciales (autrement dit également des autorisations de développement commercial), d'autant plus que les situations récurrentes de congestion des réseaux routiers redéfinissent l'attractivité des territoires.



1 | Quelques données générales sur les déplacements achat

1 | Quelques données générales sur les déplacements achat

1.1 | Préalables méthodologiques

L'année 2009 a vu la réalisation :

- d'une Enquête Ménages Déplacements 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 sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de la Gironde sur les 446 autres communes du département¹. Le périmètre est dénommé « Gironde hors agglomération bordelaise ».

Ces enquêtes permettent de recueillir les pratiques de déplacements 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 (EMD) : une enquête réalisée en face à face au domicile des résidents² des secteurs denses des agglomérations dont les pôles urbains comptent plus de 100 000 habitants ;
- enquête dite Grand Territoire (EDGT)³ : 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 déplacements des personnes de 11 ans et plus, seule population commune aux deux enquêtes.

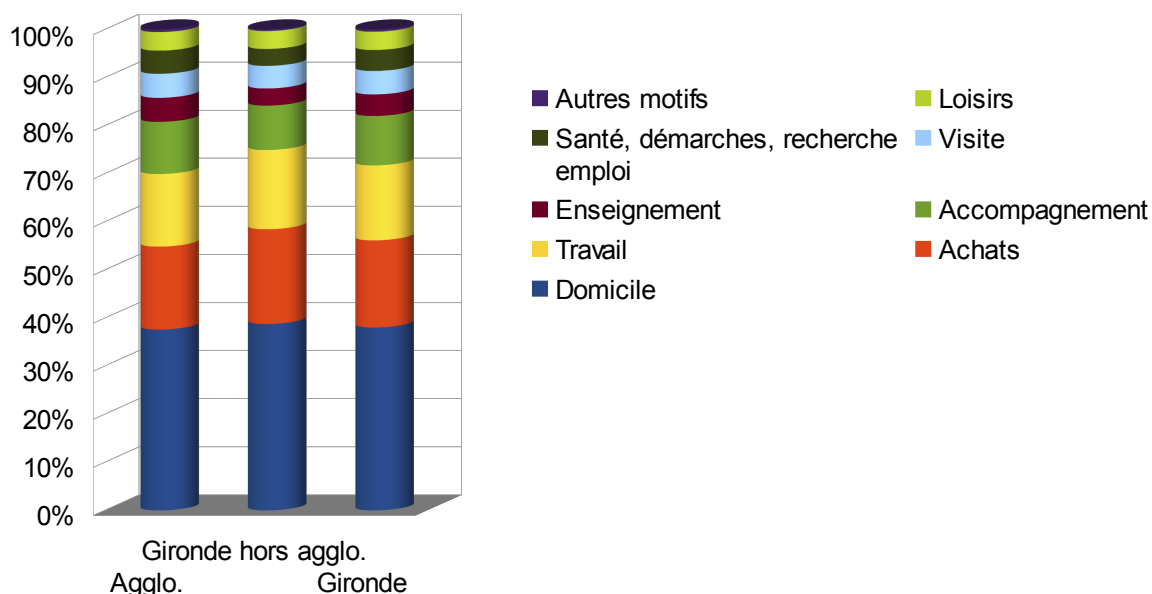
Ce sont les comportements et les pratiques de déplacements des personnes de 11 ans et plus qui sont présentés dans ce document. Les sources sont dénommées « emd fusion » en ce qui concerne l'agglomération bordelaise et « edgt fusion » en ce qui concerne la Gironde hors agglomération bordelaise.

-
- 1 L'État, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, a apporté sa contribution à la réalisation de ces deux enquêtes par :
 - le versement d'une subvention pour l'EMD ;
 - la prise en charge de l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'EDGT.
 - 2 Ces enquêtes sont réalisées auprès d'un échantillon représentatif de la population, les données d'enquête sont ensuite redressées pour affecter les résultats de l'échantillon de base à l'ensemble de la population (redressement par âge, redressement par secteur notamment).
 - 3 Il existe un autre type d'enquête déplacements les enquêtes dites Villes moyennes adaptées aux agglomérations dont le pôle urbain compte moins de 100 000 habitants.

1.2 | Le poids du motif achat

La part du motif achat / ensemble des motifs à destination

(emd fusion et edgt fusion 2009)



En 2009, à l'intérieur de l'agglomération bordelaise, les achats représentent le deuxième motif de destination d'un déplacement, soit 17 % des déplacements, loin toutefois derrière le domicile, principale destination des déplacements (38 %). En Gironde et en dehors de l'agglomération, ce poids important des déplacements achat est à peu près identique (18 % en moyenne en Gironde). Exprimé en volume, plus de 800 000 déplacements sont réalisés (dont 300 000 déplacements s'effectuant hors de l'agglomération de Bordeaux) en Gironde à destination d'un établissement permettant un achat commercial.

Part du motif achat entre les territoires en 2009

(emd et egt fusion / motifs à destination)

Motifs	Nombre de déplacements			Pourcentage de chaque mode		
	Agglo.	Gironde hors aggro.	Gironde	Agglo.	Gironde hors aggro.	Gironde
Domicile	1 131 375	651 096	1 782 470	38 %	39 %	38 %
Achats	519 275	331 126	850 401	17 %	20 %	18 %
Travail	454 433	277 081	731 514	15 %	16 %	16 %
Accompagnement	326 793	155 252	482 045	11 %	9 %	10 %
Enseignement	150 046	59 753	209 798	5 %	4 %	4 %
Visite	150 425	78 858	229 283	5 %	5 %	5 %
Santé, démarches, recherche emploi	145 021	59 144	204 165	5 %	4 %	4 %
Loisirs	115 892	62 783	178 675	4 %	4 %	4 %
Autres motifs	16 065	5 227	21 291	1 %	0 %	0 %
Total	3 009 323	1 680 320	4 689 643	100 %	100 %	100 %

Part du motif achat et évolution 98-2009 dans l'agglomération de Bordeaux

(emd fusion)

	1998	2009	Evol. 98/09	% 1998	% 2009
Domicile	1 077 243	1 131 375	54 132	40 %	38 %
Achats	432 674	519 275	86 600	16 %	17 %
Travail	398 287	454 433	56 146	15 %	15 %
Accompagnement	237 991	326 793	88 802	9 %	11 %
Enseignement	162 108	150 046	-12 062	6 %	5 %
Visite	140 876	150 425	9 549	5 %	5 %
Santé, démarches, recherche emploi	115 357	145 021	29 664	4 %	5 %
Loisirs	111 256	115 892	4 637	4 %	4 %
Autres motifs	30 847	16 065	-14 782	1 %	1 %
Total	2 706 638	3 009 323	302 685	100 %	100 %

En 2009, à l'intérieur de l'agglomération bordelaise, les achats représentent le deuxième motif de destination d'un déplacement, soit 17 % des déplacements, loin toutefois derrière le domicile, principale destination des déplacements (38 %). Cette part est globalement stable. Elle n'a progressé que d'un point en dix ans puisqu'en 1998, elle était de 16 %. En valeur absolue, ce sont environ 90 000 déplacements journaliers supplémentaires à destination d'un achat qui se réalisent.

1.3 | Précisions sur les déplacements liés aux achats

Part des déplacements en lien avec les achats (origine ou destination) et évolution 1998-2009 (source emd intégrale)

	1998	2009	Evol. 98/09	% 1998	% 2009
Achat-Domicile	426 734	461 273	34 539	60 %	63 %
Achat-Travail	82 619	59 695	-22 924	12 %	8 %
Achat-Achat	62 721	59 388	-3 333	9 %	8 %
Achat-Visite à des parents, des amis	27 114	28 554	1 440	4 %	4 %
Achat-Démarches	18 039	28 141	10 102	3 %	4 %
Achat-Aller chercher quelqu'un (personne absente)	14 321	18 830	4 509	2 %	3 %
Achat-Accompagner quelqu'un (personne présente)	14 538	17 462	2 924	2 %	2 %
Achat-Santé	10 272	14 634	4 362	1 %	2 %
Achat-Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	6 479	13 529	7 050	1 %	2 %
Achat-Loisirs, activités sportives, culturelles, associatives	11 682	12 555	873	2 %	2 %
Achat-Restauration hors du domicile	5 228	6 188	960	1 %	1 %
Achat-Autres motifs (préciser)	4 168	3 638	-530	1 %	0 %
Achat-École	2 523	3 891	1 368	0 %	1 %
Achat-Université	9 841	3 355	-6 486	1 %	0 %
Achat-Lycée	7 810	2 960	-4 850	1 %	0 %
Achat-Collège	1 929	1 257	-672	0 %	0 %
Autres	2 509	2 380	-129	0 %	0 %
Total	708 526	737 734	29 208	100 %	100 %

Lorsque l'on analyse cette fois les déplacements qui ont en 2009 un lien avec un motif achat, que ce soit en origine ou en destination, il est important de noter que parmi l'ensemble de ces déplacements le motif hyper dominant (63 %) est celui des déplacements achat en lien avec le domicile. Par contre, un quart des déplacements achat se réalise au sein de chaînes de déplacements, essentiellement en lien avec le travail (8 %) ou tout simplement en lien avec un autre déplacement d'achat qui vient de s'effectuer (8 %).

Depuis dix ans environ (1998-2009), le motif dominant achat-domicile a tendance à augmenter légèrement, puisqu'il représente 63 % des déplacements en 2009 contre 60 % en 1998. A l'inverse, les déplacements achat-travail et achat-achat sont en baisse.



2 | Le profil des acheteurs

2 | Le profil des acheteurs

2.1 | Répartition des déplacements en origine et en destination dans l'agglomération bordelaise en lien avec les achats en fonction du sexe

Les femmes sont systématiquement plus nombreuses que les hommes à se déplacer afin de réaliser des achats, comme en témoigne les données suivantes de répartition. Au sein de l'agglomération bordelaise, elles réalisent les 2/3 des déplacements achat-achat, c'est-à-dire l'essentiel des déplacements basés sur le passage d'un site d'achat à un autre site d'achat. A l'inverse, les hommes et les femmes représentent à peu près le même volume de déplacement « travail-achat ».

Répartition des déplacements en origine et en destination dans l'agglomération bordelaise en lien avec les achats en fonction du sexe (source emd fusion - en %)

Motifs aller-retour	Masculin	Féminin	Total
Achat-Achat (AR)	38	62	100
Domicile-Achat (AR)	44	56	100
Travail-Achat (AR)	47	53	100

Gironde hors agglomération de Bordeaux (source edgt fusion - en %)

Motifs aller-retour	Masculin	Féminin	Total
Achat-Achat (AR)	42	58	100
Domicile-Achat (AR)	44	56	100
Travail-Achat (AR)	NS*	NS*	

*NS : données non significatives

2.2 | Selon l'âge

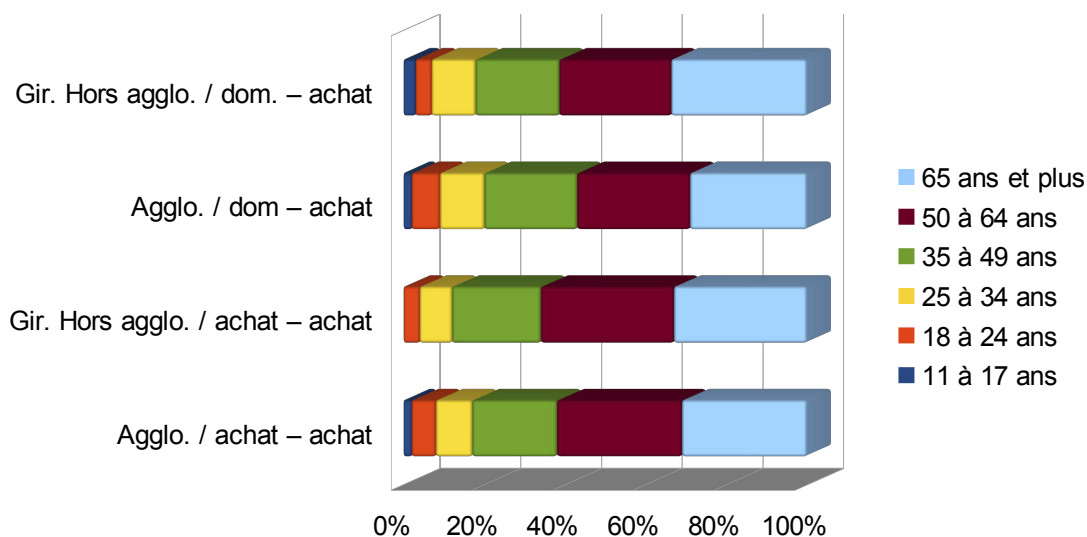
Les déplacements « achat-achat » et « domicile-achat » sont réalisés à plus de 80 % par des personnes de plus de 35 ans. La répartition par âge des personnes réalisant des déplacements « travail-achat » est différente. Elle est bien sûr le fait privilégié des actifs puisque plus de 90 % des déplacements travail-achat se réalisent entre 25 et 64 ans.

Agglomération de Bordeaux (source emd fusion - en %)

Motifs aller-retour	11-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	60-64 ans	65 ans et +	Total
Achat-Achat (AR)	2	6	9	21	31	31	100
Domicile (AR)	2	7	11	23	28	29	100
Travail (AR)	0	4	20	48	27	1	100

Gironde hors agglomération de Bordeaux (source edgt fusion)

Motifs aller-retour	11-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	60-64 ans	65 ans et +	Total
Achat-Achat (AR)	0	4	8	22	33	33	100
Domicile (AR)	3	4	11	21	28	34	100
Travail (AR)	NS*	NS*	NS*	NS*	NS*	NS*	





3 | Longueur et durée des déplacements : la gestion dans le temps

3 | Longueur et durée des déplacements : la gestion dans le temps

3.1 | Longueurs des déplacements

Préalable méthodologique : l'ensemble des indicateurs portent sur des déplacements présentant une information de longueur. Un petit nombre de déplacements non informés (avec une longueur nulle) ne sont pas pris en compte.

Longueur des déplacements des trois principaux motifs achats en agglomération, en jour de semaine (source emd fusion)

	nb total déplacements	Longueur totale dpct/km	Distance moyenne en km	Distance médiane en km
Achat-Achat (AR)	55 272	151 863	2,75	1,20
Domicile-Achat (AR)	440 794	1 701 408	3,86	2,54
Travail-Achat (AR)	55 530	346 013	6,23	3,87
Total des trois motifs	551 596	2 199 285	3,99	2,62

Longueur des déplacements des trois principaux motifs achats en agglomération, le samedi (source emd fusion)

	nb total déplacements	Longueur totale dpct/km	Distance moyenne en km	Distance médiane en km
Achat-Achat (AR)	42 411	136 171	3,21	2,10
Domicile-Achat (AR)	434 835	1 541 566	3,55	2,50
Travail-Achat (AR)	3 906	9 380	2,40	1,82
Total des trois motifs	481 152	1 687 117	3,51	2,43

Dans l'agglomération bordelaise, la distance moyenne des déplacements domicile-achat est de 3,86 km en semaine et de 3,55 km le samedi. Ainsi, les déplacements se réalisent généralement dans une relative proximité du lieu de résidence. Plus intéressante, la distance médiane, c'est-à-dire la valeur qui sépare en deux moitiés égales l'ensemble des différentes longueurs de déplacement et qui donne une bonne lisibilité des longueurs les plus pratiquées⁴ est de 2,54 km en semaine et de 2,50 km le samedi. Il faut noter également la longueur des déplacements achat-travail avec 3,87 km en longueur médiane et 6,23 km en longueur moyenne.

4 La médiane n'est pas, à la différence de la moyenne, déformée par des valeurs extrêmes très basses ou très élevées. La médiane est donc un meilleur indicateur lors de distributions asymétriques.

En Gironde, hors agglomération, en jour de semaine (source edgt fusion)

	nb total déplacements	Longueur totale dpct/km	Distance moyenne en km	Distance médiane en km
Achat-Achat (AR)	42 736	164 170	3,84	1,86
Domicile-Achat (AR)	283 837	2 412 152	8,50	5,91
Travail-Achat (AR)	34 646	408 291	11,78	6,59

En Gironde hors agglomération, la distance moyenne pour réaliser un déplacement domicile-achat est environ deux fois plus longue qu'en agglomération puisqu'elle s'établit à 8,50 km alors que la distance médiane est de 5,91 km. La structure urbaine et commerciale hors agglomération ne permet pas de réelle proximité de l'offre commerciale par rapport aux lieux de résidence.

3.2 | Longueurs des déplacements par mode (ensemble des motifs)

En agglomération, en jour de semaine (source emd fusion)

Distances parcourues par mode de l'intégralité des motifs achat en semaine

lib_mode_sdom	nb total déplacements	Longueur totale	Distance moyenne en km	Distance médiane en km	Répartition des longueurs en %
VP	348 619	1 893 684	5,43	3,89	86
TCU	27 644	102 170	3,70	3,28	5
Vélo	13 453	30 576	2,27	1,91	1
Marche	153 709	97 884	0,64	0,53	4
Autre TC	444	14 062	31,69	28,02	1
Autre	7 727	60 909	7,88	5,68	3

En Gironde, hors agglomération, en jour de semaine (source edgt fusion)

Distances parcourues par mode de l'intégralité des motifs achat en semaine

lib_mode_sdom	nb total déplacements	Longueur totale	Distance moyenne en km	Distance médiane en km	Répartition des longueurs en %
VP	277 407	2 863 295	10,32	8,34	96
TCU	61	253	4,16	1,40	0
Vélo	10 032	37 072	3,70	3,18	1
Marche	76 791	43 379	0,56	0,33	1
Autre TC	575	19 301	33,57	28,85	1
Autre	3 820	21 272	5,57	3,06	1

Constats généraux

La voiture (loin devant ...) et la marche à pied (... loin derrière) sont les deux modes dominants pratiqués alors que le vélo et les transports collectifs jouent un rôle négligeable.

La voiture compte pour 86 % des distances totales produites sur l'agglomération et 96 % des distances produites en Gironde hors agglomération. Cette dominante est problématique en terme de production de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie.

En agglomération, en jour de semaine

Exprimée mode par mode, la longueur des déplacements liés au motif achat, révèle en agglomération une longueur médiane quasi équivalente entre celle effectuée en voiture (3,89 km) et celle effectuée en transports collectifs (3,28 km) signifiant sans doute que ces deux modes sont en « concurrence ».

Par ailleurs, la distance médiane en vélo est de 1,91 km, ce qui est très peu, soit environ 8 minutes de déplacement (la vitesse moyenne du vélo étant de 14 km/h). La distance médiane de la marche à pied est de 500 mètres, ce qui est là encore peu élevé. Un déplacement de ce type dure donc environ 7,5 minutes (la vitesse moyenne de la marche à pied est de 4 km/h). Les modes doux sont peu utilisés. Ceux qui les utilisent semblent n'accepter qu'une durée de déplacement très courte d'environ 8 minutes.

En Gironde, hors agglomération, en jour de semaine

Les territoires de la Gironde hors agglomération sont marqués par la longueur des déplacements en voiture (8,34 km en valeur médiane) et par le fait que les déplacements à pied sont particulièrement courts avec environ 300 mètres, témoignant d'une pratique piétonne acceptée pour des durées très courtes de déplacements. La distance pratiquée à vélo est de 3,70 km soit environ 1/4 d'heure à pied.

3.3 | La répartition des déplacements entre les différents jours

Préalable méthodologique : le mode de calcul utilisé pour reconstituer le volume de déplacements est différent entre le samedi et les jours de la semaine. Il n'est donc pas possible de réaliser de comparaison entre ces données.

En agglomération (source emd fusion)

Jour du déplacement pour motif achat

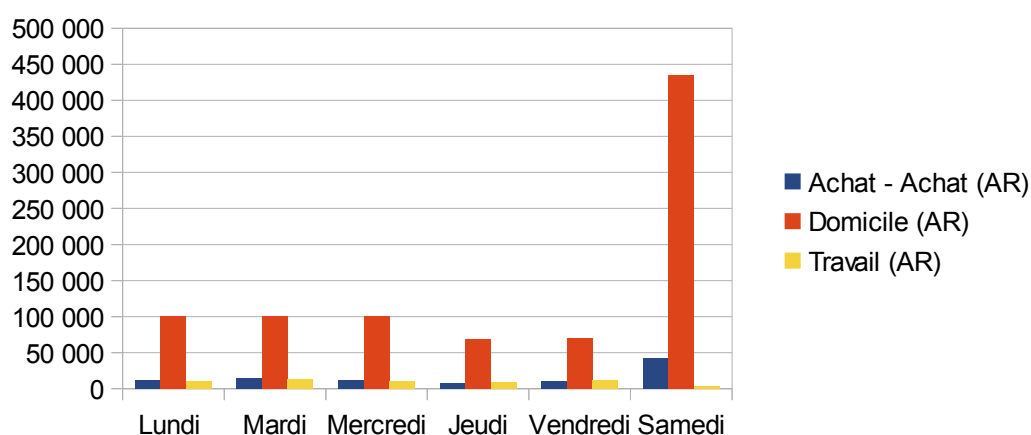
Motif AR	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Achat-Achat	12 230	14 021	11 302	7 716	10 003	42 411
Domicile-Achat	100 455	101 077	100 386	68 269	70 606	434 825
Travail-Achat	10 896	12 930	10 535	9 005	12 163	3 906
Total 3 motifs	123 582	128 028	122 223	84 990	92 773	481 152

Répartition

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Achat-Achat	22 %	25 %	20 %	14 %	18 %
Domicile-Achat	23 %	23 %	23 %	15 %	16 %
Travail-Achat	20 %	23 %	19 %	16 %	22 %

Le mode de calcul des déplacements domicile-achat est différent entre le samedi et l'ensemble des jours de la semaine, c'est pourquoi il n'est pas possible de comparer finement les volumes de déplacements. Toutefois, de manière générale, le samedi semble représenter un volume considérable de déplacement.

En jour de semaine, les quantités de déplacements sont à peu près équivalentes, ce qui remet en question l'affirmation d'une spécialisation achat du mercredi ou du vendredi à la faveur d'un effet 35 h.



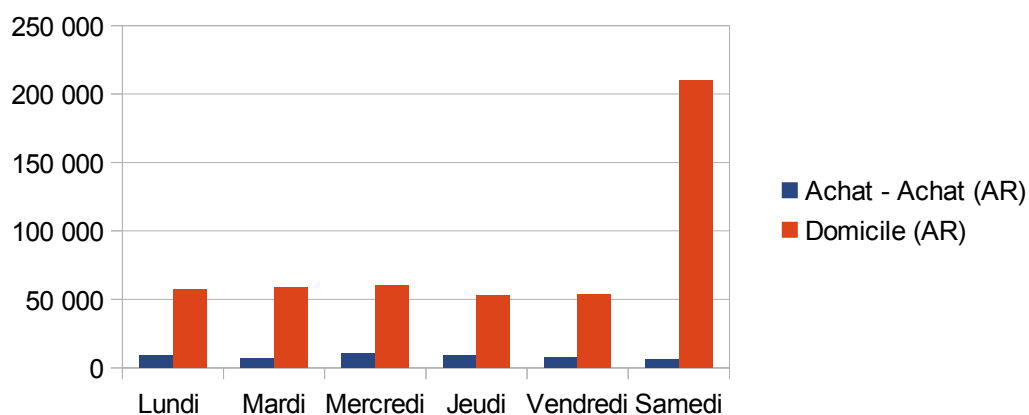
En Gironde hors agglomération (source emd fusion)

Jour du déplacement pour motif achat (Calculé à partir des distance non nulles)

Motif AR	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Achat-Achat	8 764	7 001	10 791	8 801	7 380	6 169
Domicile-Achat	57 649	58 930	60 275	53 009	53 974	209 997

Répartition

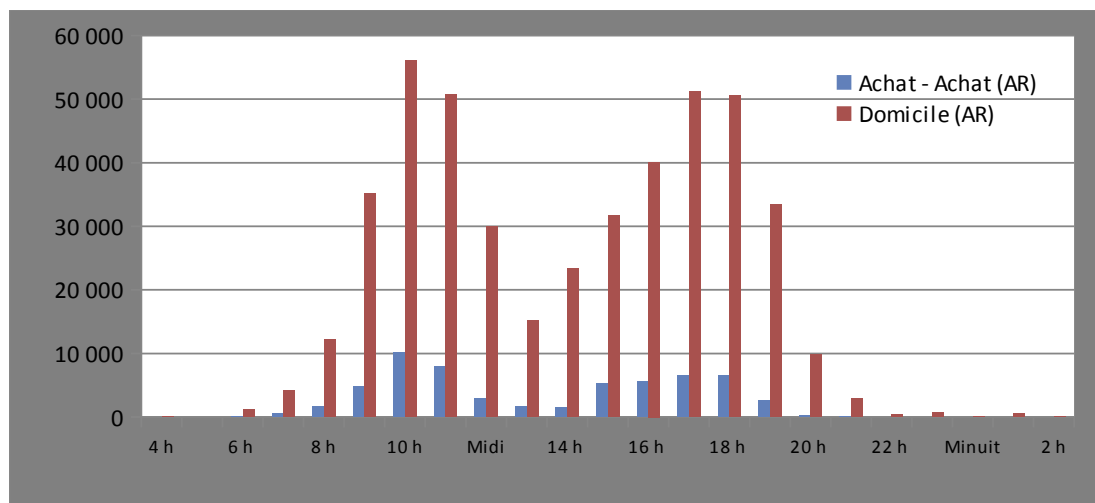
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Achat-Achat	21 %	16 %	25 %	21 %	17 %
Domicile-Achat	20 %	21 %	21 %	19 %	19 %
Travail-Achat	NS	NS	NS	NS	NS



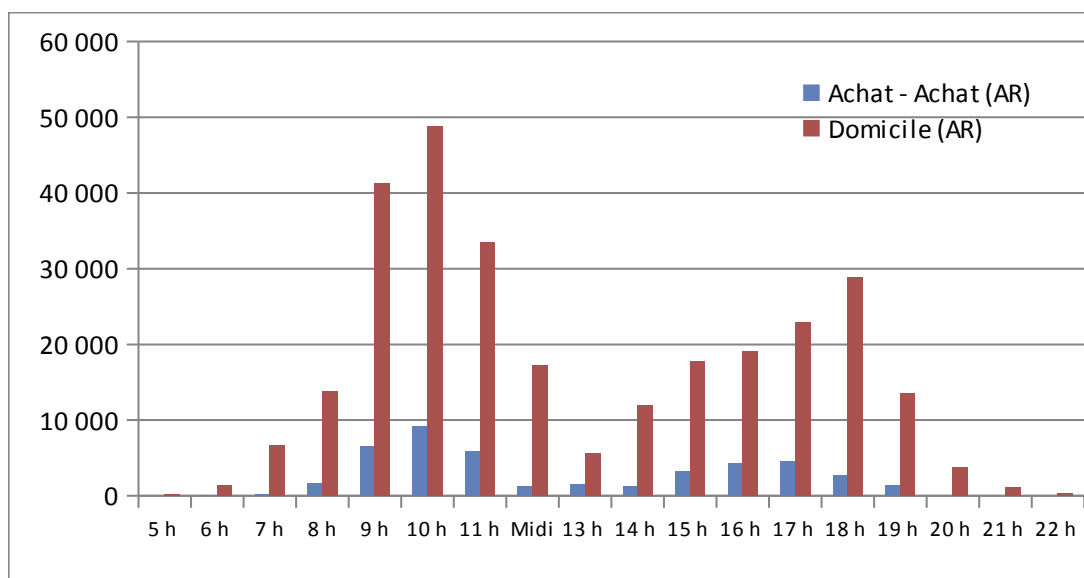
3.4 | La répartition des déplacements entre les différentes heures de la journée

Heure d'arrivée des déplacements en journée moyenne de semaine en agglomération (source emd fusion)

nb : 8h = arrivée entre 8h00' et 8h59'



Heure d'arrivée des déplacements en journée moyenne de semaine en Gironde hors agglomération (source edgt fusion)



Les déplacements domicile-achat connaissent deux heures de pointe en agglomération. Dans l'agglomération de Bordeaux comme dans l'ensemble du territoire girondin, l'heure de pointe du matin se situe entre 10 h et 12 h. Cette heure de forte pratique est donc désynchronisée (d'environ 2 heures) par rapport à l'heure de pointe de l'ensemble des déplacements et notamment des déplacements domicile-travail. Ainsi, les déplacements domicile-achat ne participent pas à la saturation du réseau de voirie. Les usagers évitent la période de fort trafic.

L'après-midi, l'heure de pointe se situe entre 17 h et 19 h, soit un léger décalage d'une heure par rapport à l'heure de pointe de l'ensemble du trafic routier. Ainsi, une partie des déplacements achat (ceux situés entre 17 h et 18 h) participent au phénomène de saturation du réseau de déplacement, même si l'essentiel de ces déplacements se réalise en dehors des heures de pointe (soit après 18 h, soit avant 17 h). Ce phénomène s'exprime de manière différente en Gironde hors agglomération de Bordeaux et en Agglomération de Bordeaux.

En Gironde hors agglomération de Bordeaux, les pratiques achats sont quantitativement faibles l'après-midi alors que dans l'agglomération de Bordeaux, les pratiques achats représentent un volume aussi important.

La répartition horaire et par catégorie socio-professionnelle des déplacements liés au motif achat, déplacements réalisés en véhicules particuliers, dans l'agglomération de Bordeaux, un jour de semaine (source emd fusion)

	4 h-7 h	8 h-9 h	10 h-11 h	12 h-13 h	14 h-15 h	16 h-17 h	18 h-19 h	après 20 h
Ouvriers	4 %	15 %	21 %	9 %	18 %	18 %	13 %	2 %
Employés	1 %	13 %	22 %	12 %	18 %	21 %	12 %	2 %
Professions intermédiaires	1 %	10 %	21 %	13 %	17 %	20 %	15 %	3 %
Cadres et prof. Intel. supérieures	1 %	11 %	20 %	13 %	16 %	16 %	19 %	3 %
Artisans, Commerçants, Chefs d'ent.	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS
Chômeurs / inactifs	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS

Les déplacements liés au motif achat s'effectuent dans l'agglomération bordelaise à des horaires légèrement différents en fonction des différentes catégories socio-professionnelles :

- 4 % des ouvriers effectuent des déplacements liés aux achats avant 7 h ;
- une part plus importante des déplacements achat journaliers sont effectués le matin par les ouvriers et les employés en comparaison des pratiques des professions intermédiaires et des cadres supérieurs ;
- à l'inverse, ces derniers effectuent une part élevée de leurs déplacements après 18 h.



4 | Les types de commerces fréquentés

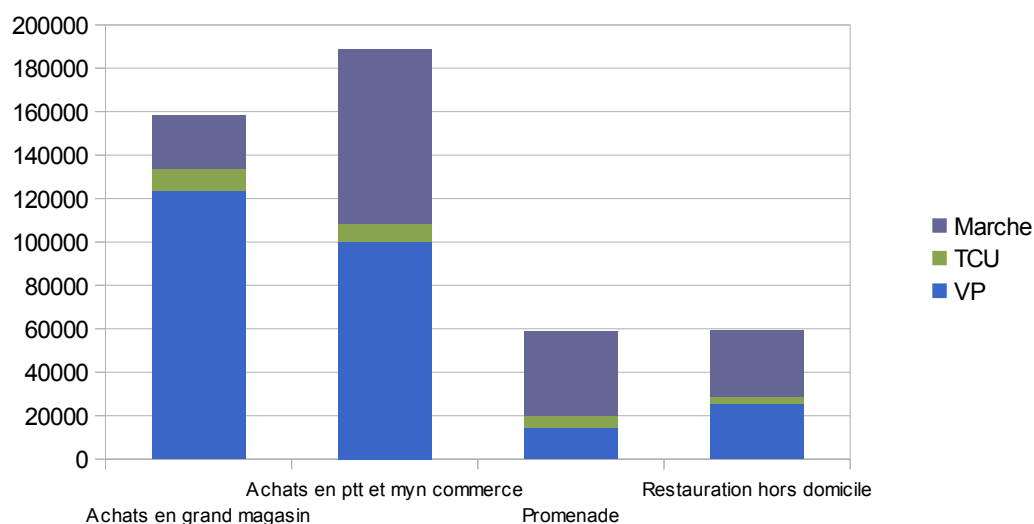
4 | Les types de commerces fréquentés

4.1 | Répartition par type de commerces en volumes et en parts modales dans l'agglomération de Bordeaux et en Gironde hors agglomération de Bordeaux

Types de commerces pratiqués dans l'agglomération, en jour de semaine : nombre de déplacements liés au motif achat (source emd fusion / déplacements correspondant à des distances non nulles)

EMD	Achats en grand magasin, super-marché et hyper-marché et galerie	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
%	33 %	1 %	40 %	13 %	13 %

EMD	Achats en grand magasin, super-marché et hyper-marché et galerie	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
VP	123626	NS	100 104	14 523	25 435
TCU	10002	NS	8 258	5 663	2 949
Vélo	NS	NS	NS	NS	NS
Marche	24799	NS	80 710	38 743	30 860
Autre TC	NS	NS	NS	NS	NS
Autre	NS	NS	NS	NS	NS



EMD Proportion	Achats en grand magasin, supermarché et hypermarché et galerie	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
VP	64 %	NS	53 %	25 %	43 %
TCU	5 %	NS	4 %	10 %	5 %
Vélo	NS	NS	NS	NS	NS
Marche	31 %	NS	43 %	66 %	52 %
Autre TC	NS	NS	NS	NS	NS
Autre	NS	NS	NS	NS	NS

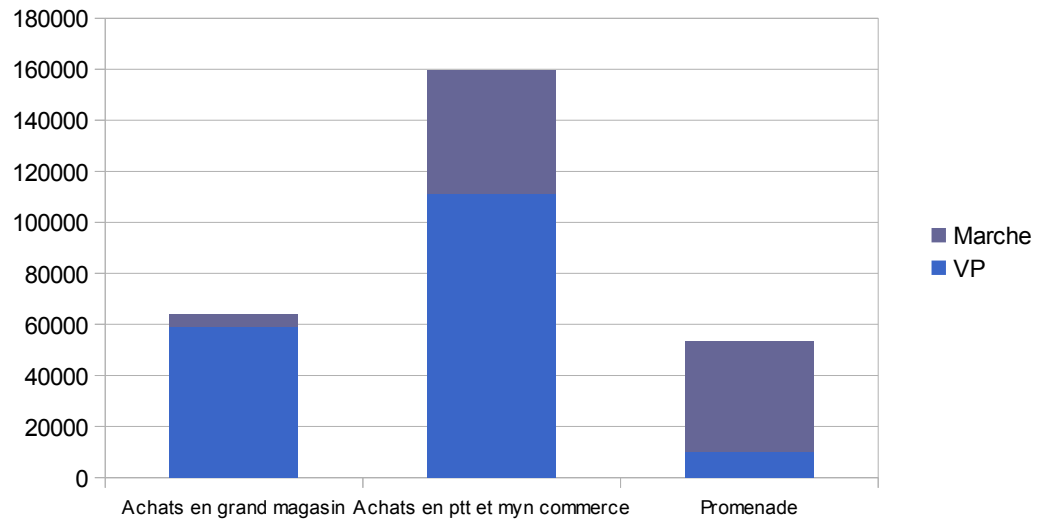
Dans l'agglomération, 40 % des déplacements en lien avec le motif achat se font à destination d'un petit ou moyen commerce et 33 % à destination d'un grand magasin, hyper, supermarché. Les déplacements vers un marché ne comptent que pour 1 % du total.

La pratique automobile est dominante d'une manière générale sur l'agglomération dans le cas des déplacements à destination des grands magasins, hypers, supers et galeries (64 %), légèrement supérieure à la marche à pied à destination des petits et moyens commerces (53 %), mais aussi à destination de la restauration hors du domicile (43 %). Seule l'activité de promenade, lèche-vitrine sans achat s'effectue majoritairement à pied.

En Gironde, hors agglomération

EGT	Achats en grand magasin, supermarché et hypermarché et galerie	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
%	20 %	2 %	52 %	18 %	8 %

EGT	Achats en grand magasin, supermarché et hypermarché et galerie	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
VP	59 161	NS	111 215	10 028	NS
TCU	NS	NS	NS	NS	NS
Vélo	NS	NS	NS	NS	NS
Marche	4 798	NS	48 254	43 393	NS
Autre TC	NS	NS	NS	NS	NS
Autre	NS	NS	NS	NS	NS



EGT proportion	Achats en grand magasin, super-marché et hyper-marché et galerie	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
VP	92 %	NS	70 %	19 %	NS
TCU	NS	NS	NS	NS	NS
Vélo	NS	NS	NS	NS	NS
Marche	7 %	NS	23 %	45 %	NS
Autre TC	NS	NS	NS	NS	NS
Autre	NS	NS	NS	NS	NS

En Gironde hors agglomération, la répartition des déplacements achat en fonction des types de commerces est très différente de celle de l'agglomération bordelaise. Les déplacements vers les petits et moyens commerces dominent avec 52 % du total des commerces pratiqués et à l'inverse les hypers et supers ne captent que 20 % des déplacements réalisés. Cette différence tient peut être au moindre équipement en grands commerces des territoires girondins hors agglomération de Bordeaux.

En Gironde hors agglomération bordelaise, la part de l'automobile est encore plus élevée que dans l'agglomération de Bordeaux. Elle se situe à 90 % dans le cas des grands magasins, super-marchés et hypermarchés mais aussi à 70 % dans le cas des petits et moyens commerces. En Gironde hors agglomération, la structure commerciale est sans doute très différente : plus éloignée des lieux résidentiels, elle impose une pratique automobile plus importante. Seule la promenade, le lèche-vitrine et les leçons de conduite est majoritairement réalisé à pied (45 %).

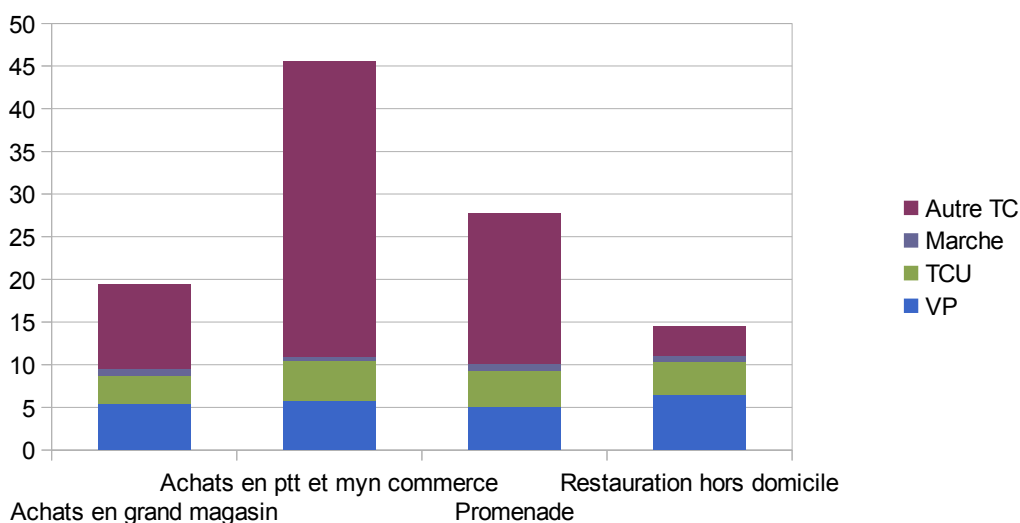
4.2 | Répartition modale des types de commerces de l'agglomération en distances totales et distances moyennes

Distances totales par mode et type de commerces pratiqués dans l'agglomération, en jour de semaine (source emd fusion / dépts à distances non nulles)

EMD	Regroup - Achats en grand mag, supermarché et hypermarché et galerie + Multimotif en CC	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
VP	676 537	NS	581 609	74 713	164 562
TCU	32 786	NS	38 431	23 544	11 493
Vélo	NS	NS	NS	NS	NS
Marche	19 167	NS	44 884	30 490	21 466
Autre TC	NS	NS	NS	NS	NS
Autre	NS	NS	NS	NS	NS

Distances moyennes par mode et type de commerces pratiqués dans l'agglomération, en jour de semaine (source emd fusion / dépts à distances non nulles)

EMD	Regroup - Achats en grand mag, supermarché et hypermarché et galerie + Multimotif en CC	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
VP	5,47	NS	5,81	5,14	6,47
TCU	3,28	NS	4,65	4,16	3,90
Vélo	NS	NS	NS	NS	NS
Marche	0,77	NS	0,56	0,79	0,70
Autre TC	9,85	NS	34,55	17,68	3,48
Autre	NS	NS	NS	NS	NS
Total	NS	NS	NS	NS	NS



Il est étonnant de noter que si la distance moyenne pour se rendre vers un grand magasin, hyper, super, galerie, multimotif est élevée, soit 5,47 km en voiture, elle reste moins élevée que la distance réalisée en moyenne vers un petit ou un moyen commerce. La forte présence dans les territoires des hypermarchés, des supermarchés, du multimotif dans les territoires explique sans doute le fait qu'ils soient pratiqués comme des commerces de proximité, au même niveau que les petits et que les commerces de taille moyenne.

Il faut également noter que les usagers réalisent en moyenne 500 mètres à pied pour se rendre dans un petit ou un commerce de taille moyenne (soit 7 min) mais qu'ils acceptent de faire 700 mètres pour se rendre dans un « grand commerce » (soit 10 min).

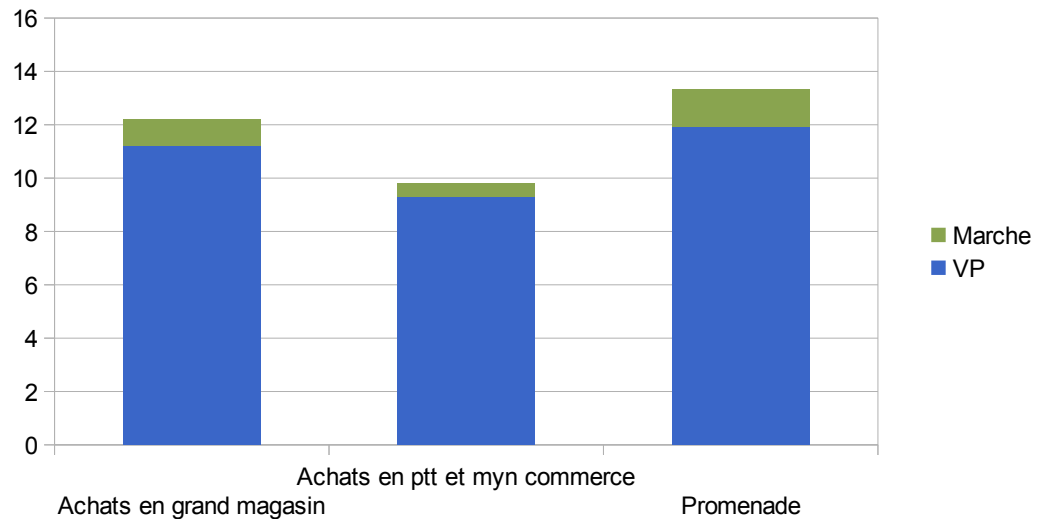
4.3 | Répartition modales des types de commerces de la Gironde hors agglomération en distances totales et distances moyennes

Distances totales par mode et type de commerces pratiqués dans l'agglomération, en jour de semaine (source edgt fusion / dépts à distances non nulles)

EGT	Regroup - Achats en grand mag, supermarché et hypermarché et galerie + Multimotif en CC	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
VP	664 625	NS	1 036 706	119 616	NS
TCU	NS	NS	NS	NS	NS
Vélo	NS	NS	NS	NS	NS
Marche	4 696	NS	23 918	61 565	NS
Autre TC	NS	NS	NS	NS	NS
Autre	NS	NS	NS	NS	NS

Distances moyennes par mode et type de commerces pratiqués dans l'agglomération, en jour de semaine (source edgt fusion / dépts à distances non nulles)

	Regroup - Achats en grand mag, supermarché et hypermarché et galerie + Multimotif en CC	Achats en marché couvert et de plein vent	Achats en petit et moyen commerce	Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite	Restauration hors du domicile
VP	11,23	NS	9,32	11,93	NS
TCU	NS	NS	NS	NS	NS
Vélo	NS	NS	NS	NS	NS
Marche	0,98	NS	0,50	1,42	NS
Autre TC	NS	NS	NS	NS	NS
Autre	NS	NS	NS	NS	NS



En Gironde hors agglomération, les distances réalisées liées au motif achat sont très conséquentes. Elles sont en moyenne de 11,2 km en voiture à destination des grands magasins, hypers, supers, multimotifs (contre 5,5 km en agglomération de Bordeaux). Là encore, il n'existe pas de différence de distance moyenne réalisée en voiture dans l'accès aux petits, moyens et très grands commerces (ce qui remet en cause la notion même de commerce de proximité assimilée à celle d'un petit commerce).

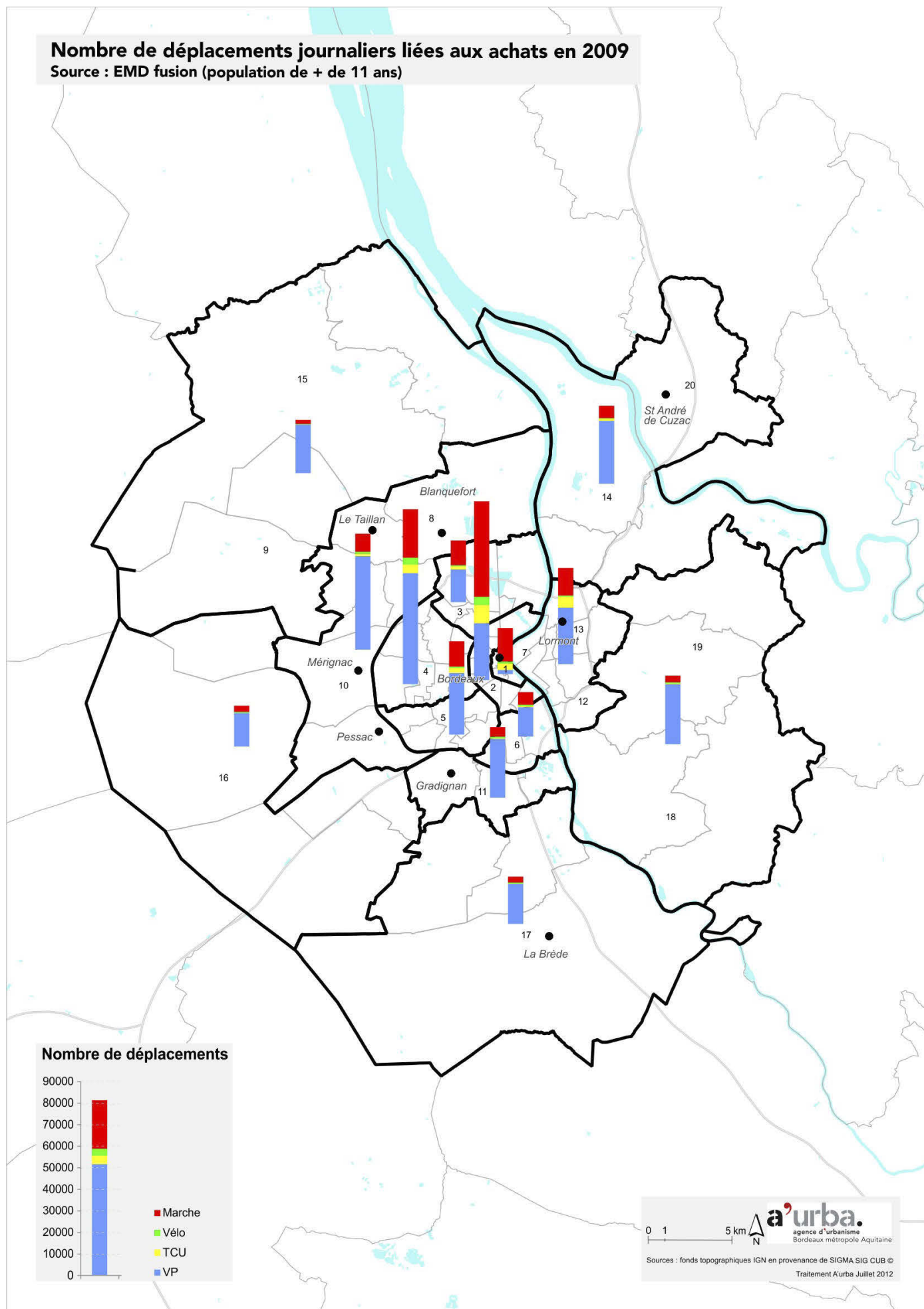
A noter également le fait que les usagers réalisent en moyenne 500 mètres à pied pour se rendre dans un petit ou un commerce de taille moyenne (soit 7 min) mais qu'ils acceptent de faire 1 km pour se rendre dans un « grand commerce » (soit 1/4 d'heure).



5 | La répartition géographique des déplacements

Nombre de déplacements journaliers liés aux achats en 2009

Source : EMD fusion (population de + de 11 ans)



5 | La répartition géographique des déplacements

5.1 | Agglomération de Bordeaux : nombre de déplacements liés aux achats, distances totales et parts modales en jour de semaine

Nombre de déplacements (emd fusion)

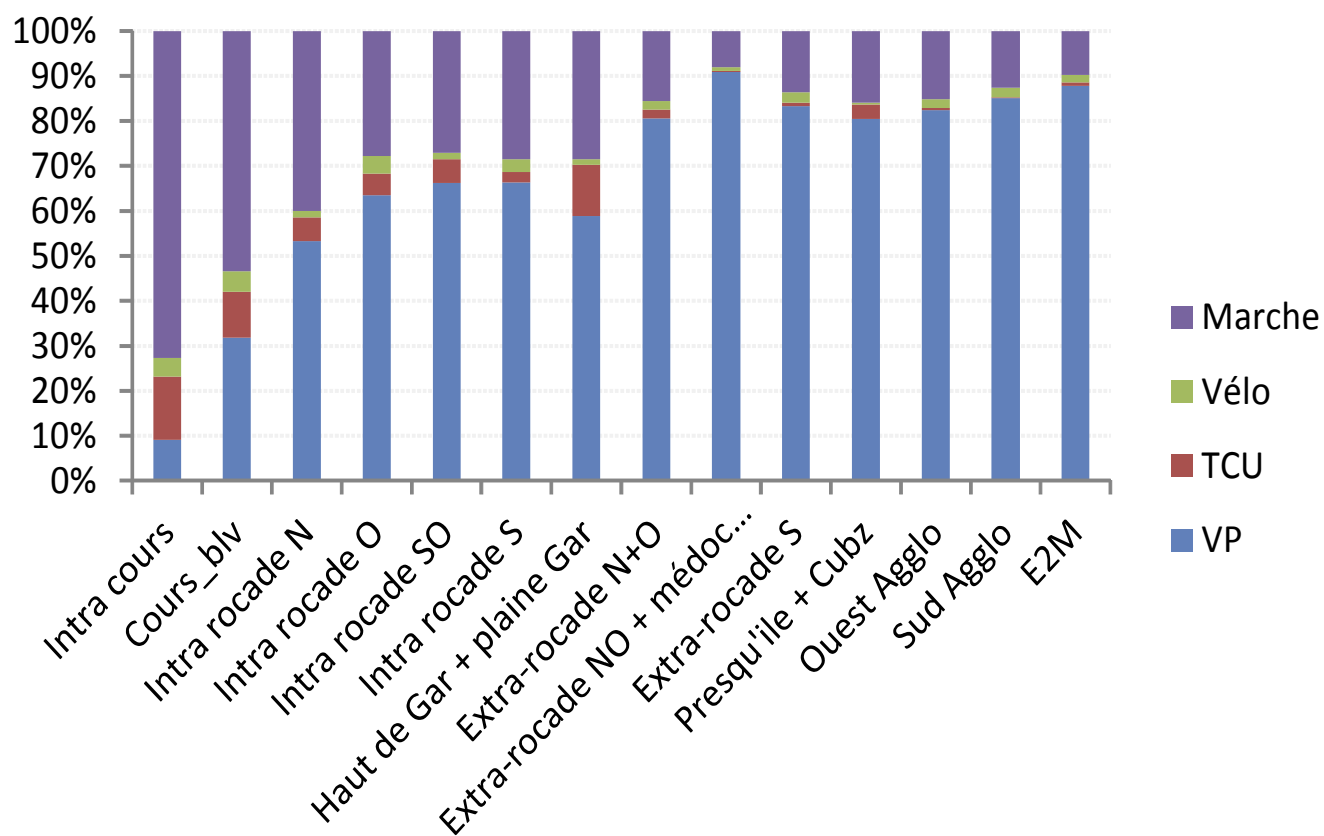
EMD		VP	TCU	Vélo	Marche	Autre TC	Autre
1	Intra cours	1 954	3 010	892	15 570	NS	NS
2	Cours_blv	26 443	8 422	3 829	44 338	NS	NS
3	Intra rocade N	15 248	1 517	409	11 455	NS	NS
4	Intra rocade O	51 496	3 974	3 195	22 509	NS	NS
5	Intra rocade SO	28 670	2 300	583	11 754	NS	NS
6	Intra rocade S	13 682	475	582	5 877	NS	NS
7 + 12 + 13	Haut de Gar + plaine Gar	26 296	5 072	523	12 752	NS	NS
8 + 10	Extra-rocade N+O	43 417	1 055	973	8 422	NS	NS
9 + 15	Extra-rocade NO + médoc agglo	22 554	46	206	2 008	NS	NS
11	Extra-rocade S	27 330	266	746	4 466	NS	NS
14 + 20	Presqu'île + Cubz	29 172	1 132	171	5 765	NS	NS
16	Ouest Agglo	15 670	69	384	2 880	NS	NS
17	Sud Agglo	18 695	61	453	2 779	NS	NS
18 + 19	E2M	27 994	245	507	3 133	NS	NS

Nombre de déplacements :

En nombre de déplacements totaux, il existe deux très grands générateurs de déplacements liés aux motifs achats qui déplacent les 80 000 déplacements journaliers liés aux achats :

- Le centre d'agglomération (plus exactement le territoire situé entre cours et boulevards) marqué par une dominante de pratique de la marche à pied : les difficultés d'accessibilité en voiture favorisent cette dominante de la marche à pied (un équivalent de 44 000 déplacements journaliers à pied).
Ce secteur représente presque trois fois le poids du secteur Intra cours (grosso modo du secteur piéton à contrôle d'accès) en matière de mobilité liée au motif commercial.
- Le secteur Intra rocade Ouest (correspondant à Mérignac Intra rocade), deuxième attracteur, est également marqué par une importante quantité de déplacements en voiture (51 000 journaliers) et par le deuxième plus grand marché de déplacements à pied liés aux achats (22 000 déplacements journaliers, soit plus que le secteur Intra cours bordelais).

Trois secteurs de deuxième importance émergent (qui dépassent un total de 40 000 déplacements journaliers), celui de l'Extra rocade Nord et Ouest (Blanquefort – Eysines – Mérignac et Pessac Extra rocade), celui des Hauts de Garonne – Plaine de Garonne.



Parts modales (emd fusion)

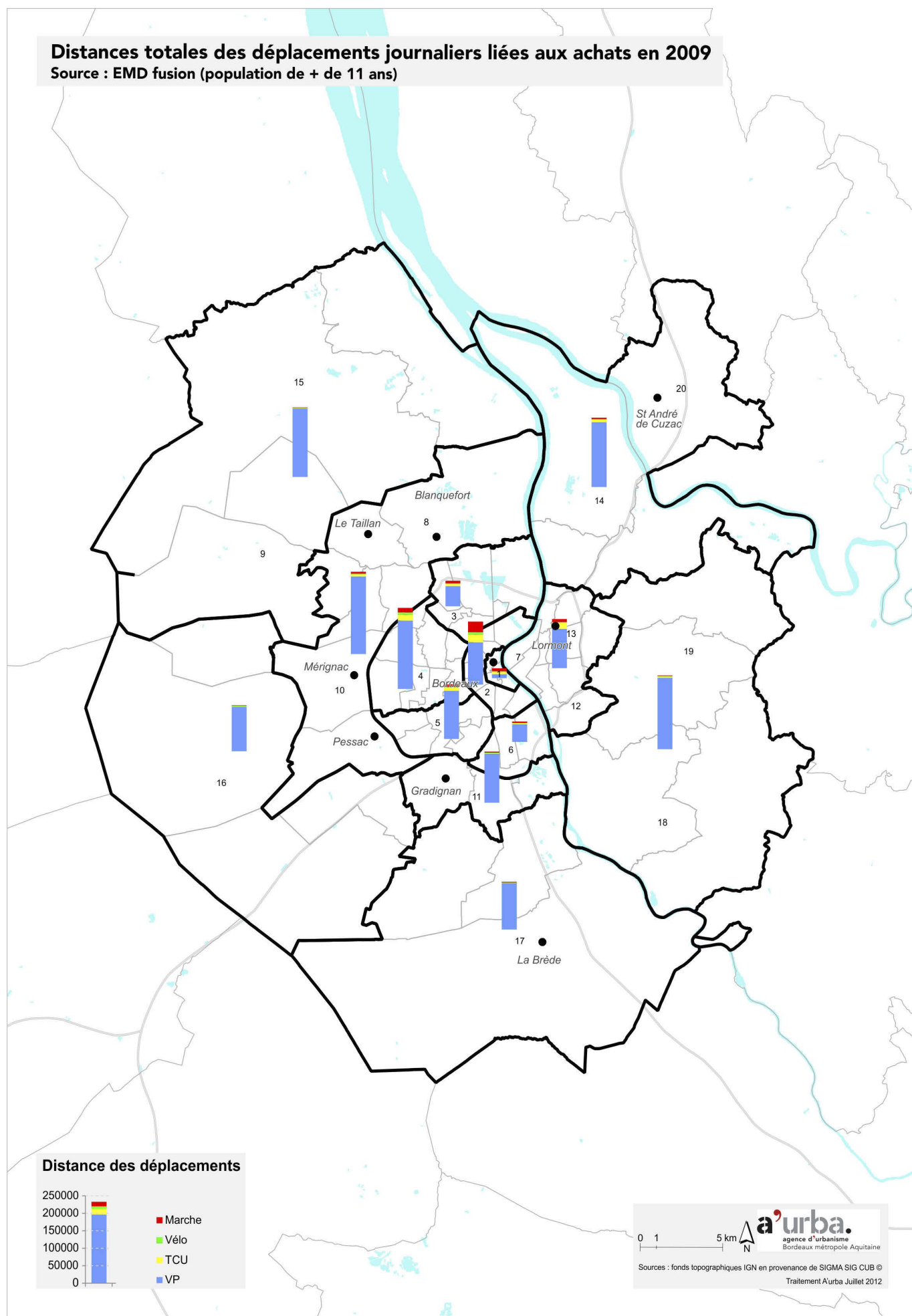
Parts modales	VP	TCU	Vélo	Marche
Intra cours	9 %	14 %	4 %	73 %
Cours_blv	32 %	10 %	5 %	53 %
Intra rocade N	53 %	5 %	1 %	40 %
Intra rocade O	63 %	5 %	4 %	28 %
Intra rocade SO	66 %	5 %	1 %	27 %
Intra rocade S	66 %	2 %	3 %	29 %
Haut de Gar + plaine Gar	59 %	11 %	1 %	29 %
Extra-rocade N+O	81 %	2 %	2 %	16 %
Extra-rocade NO + médoc agglo	91 %	0 %	1 %	8 %
Extra-rocade S	83 %	1 %	2 %	14 %
Presqu'île + Cubz	80 %	3 %	0 %	16 %
Ouest Agglo	82 %	0 %	2 %	15 %
Sud Agglo	85 %	0 %	2 %	13 %
E2M	88 %	1 %	2 %	10 %

Parts modales (emd fusion)

Plus le secteur considéré s'éloigne du centre d'agglomération, autrement dit moins il est densément urbanisé, et plus les modes actifs (vélos et marche à pied) régressent. Ainsi, dans l'Intra cours (le secteur à accès contrôlé) 70 % des déplacements achat se font à pied. Entre cours et boulevards, plus d'un déplacement sur deux se réalise à pied. Dans le secteur Intra rocade Nord, il existe une répartition assez équilibrée entre les utilisateurs de la voiture (53 %) et les « marcheurs » (40 %). Dans tous les autres secteurs, la voiture est très dominante (60 %), voire hyper dominante (80 %), dans les secteurs situés à l'extérieur de la rocade.

Distances totales des déplacements journaliers liées aux achats en 2009

Source : EMD fusion (population de + de 11 ans)



Distances totales des déplacements (emd fusion)

		VP	TCU	Vélo	Marche	Autre TC	Autre
1	Intra cours	11 423	7 114	1 204	8 424	NS	NS
2	Cours_blv	121 166	21 329	7 423	30 251	NS	NS
3	Intra rocade N	57 641	6 634	1 153	7 677	NS	NS
4	Intra rocade O	195 302	16 184	7 300	12 980	NS	NS
5	Intra rocade SO	137 918	9 344	1 643	7 427	NS	NS
6	Intra rocade S	50 674	2 500	955	3 941	NS	NS
7 + 12 + 13	Haut de Gar + plaine Gar	112 437	18 266	1 159	8 546	NS	NS
8 + 10	Extra-rocade N+O	221 749	5 839	2 329	5 184	NS	NS
9 + 15	Extra-rocade NO + médoc agglo	196 055	728	698	1 104	NS	NS
11	Extra-rocade S	140 184	1 379	1 554	2 866	NS	NS
14 + 20	Presqu'île + Cubz	185 479	8 116	208	4 068	NS	NS
16	Ouest Agglo	127 466	686	1 862	1 469	NS	NS
17	Sud Agglo	131 917	289	2 206	1 981	NS	NS
18 + 19	E2M	204 274	3 762	883	1 964	NS	NS

Distances totales (emd fusion)

Exprimé en distances totales, l'Intra rocade Ouest reste un secteur important après celui de l'Extra rocade Nord Ouest. Par contre, le secteur entre cours et boulevards ne représente plus que le sixième secteur en termes de distances totales. La part élevée de la marche à pied, des TCU et du vélo explique que la production de kilomètres est moins élevée. A l'inverse, des secteurs peu urbanisés comme ceux de l'Entre-Deux-Mers, de la Presqu'île, disposent d'une offre commerciale génératrice d'un kilométrage élevé de déplacements (en raison de leur éloignement des quartiers résidentiels et de la dominante automobile).

Distances moyennes des déplacements (emd fusion)

		VP	TCU	Vélo	Marche	Autre TC	Autre
1	Intra cours	5,85	2,36	1,35	0,54	NS	NS
2	Cours_blv	4,58	2,53	1,94	0,68	NS	NS
3	Intra rocade N	3,78	4,37	2,82	0,67	NS	NS
4	Intra rocade O	3,79	4,07	2,28	0,58	NS	NS
5	Intra rocade SO	4,81	4,06	2,82	0,63	NS	NS
6	Intra rocade S	3,70	5,26	1,64	0,67	NS	NS
7 + 12 + 13	Haut de Gar + plaine Gar	4,28	3,60	2,22	0,67	NS	NS
8 + 10	Extra-rocade N+O	5,11	5,54	2,39	0,62	NS	NS
9 + 15	Extra-rocade NO + médoc agglo	8,69	15,71	3,39	0,55	NS	NS
11	Extra-rocade S	5,13	5,19	2,08	0,64	NS	NS
14 + 20	Presqu'île + Cubz	6,36	7,17	1,22	0,71	NS	NS
16	Ouest Agglo	8,13	9,97	4,85	0,51	NS	NS
17	Sud Agglo	7,06	4,76	4,87	0,71	NS	NS
18 + 19	E2M	7,30	15,39	1,74	0,63	NS	NS

Distances moyennes (emd fusion)

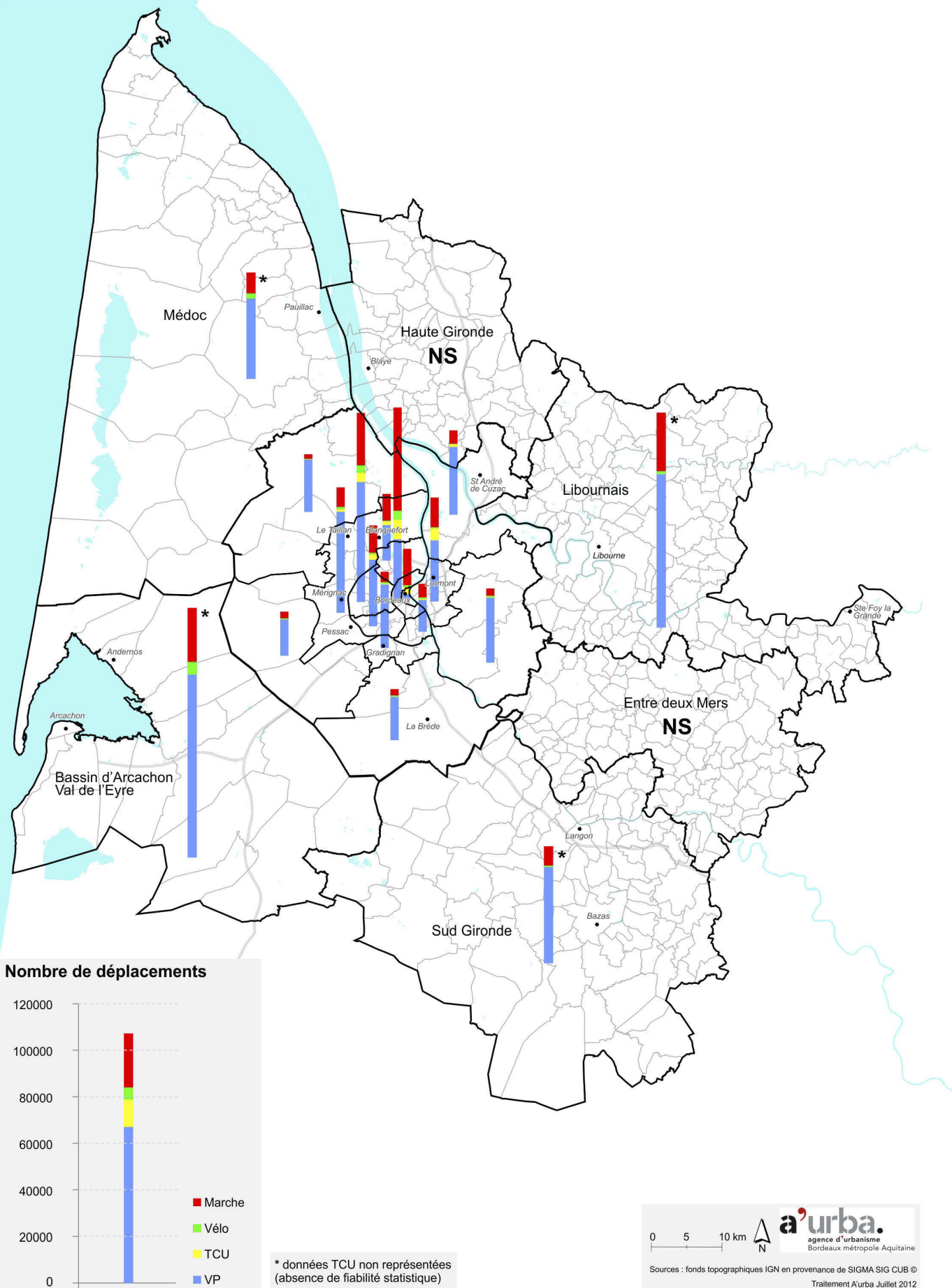
L'analyse géographique des distances moyennes pratiquées montre des situations différentes en fonction des modes :

- la distance moyenne d'un déplacement achat réalisé à pied varie peu dans l'ensemble des territoires de l'agglomération bordelaise, soit entre 500 et 700 mètres (entre 7 et 10 min) ;
- la distance moyenne d'un déplacement achat réalisé en voiture permet de distinguer deux territoires :
 - dans la couronne de la CUB auquel il faut ajouter la partie Extra rocade Nord Ouest (Saint Médard en Jalles – Le Haillan) la distance moyenne est supérieure à 7 km ;
 - dans le reste de la CUB, la distance moyenne pratiquée se situe entre 4 et 6 km, sans distinction entre les territoires centraux denses et les territoires moins denses ;
- la distance moyenne d'un déplacement achat réalisé en transports collectifs progresse en fonction d'un gradient géographique, à savoir l'éloignement des parties urbanisées denses et centrales puisqu'en Intra boulevard elle s'établit à 2,5 km pour passer à 4 km en Intra rocade, puis connaître une très grande variabilité Extra rocade (entre 5 et 15 km) ;
- concernant les distances moyennes pratiquées en vélo, elles sont globalement faibles Intra boulevard (moins de 2 km), plus fortes Intra rocade (2,3 à 2,8 km), et très variables en Extra rocade (entre 1,2 et 4,8 km).

Enfin, la variabilité des distances moyennes pratiquées en vélo et en transports collectifs dans les différents territoires de l'Extra rocade est plutôt étonnante. Elle renvoie peut-être dans ces territoires à une structure commerciale différente entre les territoires.

Nombre de déplacements journaliers liées aux achats en 2009

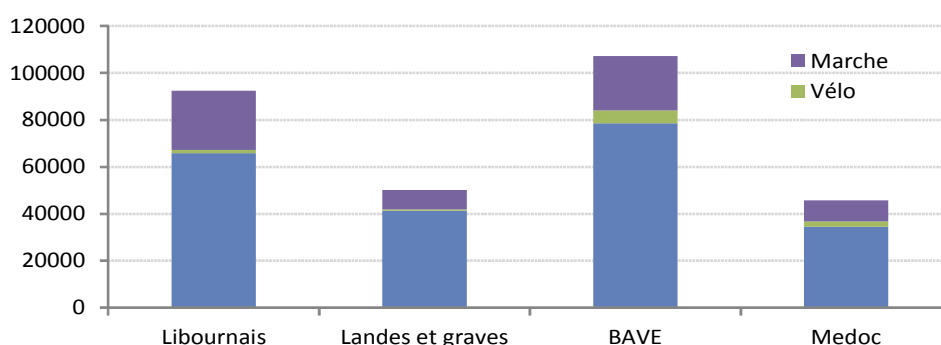
Source : EMD fusion et EGT fusion (population de + de 11ans)



5.2 | Gironde hors agglomération de Bordeaux : nombre de déplacements liés aux achats, distances totales et parts modales en jour de semaine

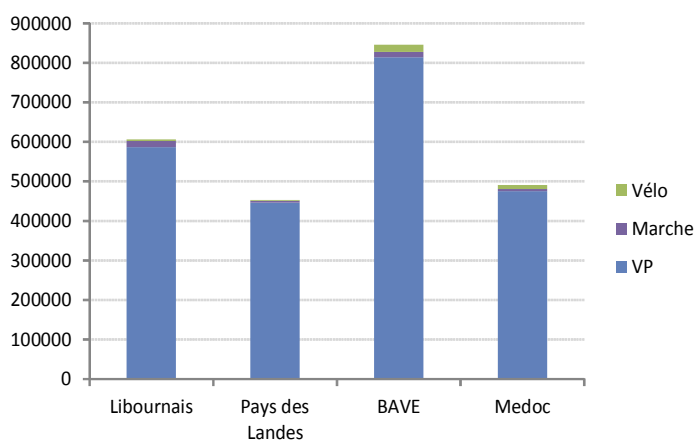
Nombre de déplacements (edgt fusion)

Territoires	Nombre de déplacements			Distance des déplacements (nb de dpct / km)			Parts modales		
	VP	Vélo	Marche	VP	Vélo	Marche	VP	Vélo	Marche
Libournais	65940	1252	25228	586701	3794	15254	71 %	1 %	27 %
Haut E2M	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS
Landes et Graves	41380	565	8300	446204	2042	5252	82 %	1 %	17 %
BAVE	78662	5389	23200	814194	18309	13451	73 %	5 %	22 %
Medoc	34472	2290	8973	475400	10862	4612	75 %	5 %	20 %
Haut gi-ronde	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS



En Gironde hors agglomération de Bordeaux, deux grands secteurs commerciaux émergent, celui du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre et celui du Libournais, soit environ 100 000 déplacements journaliers (en automobile, en vélo ou à pied⁵). Les secteurs de l'Entre-Deux-Mers et du Médoc connaissent un volume journalier deux fois moins important.

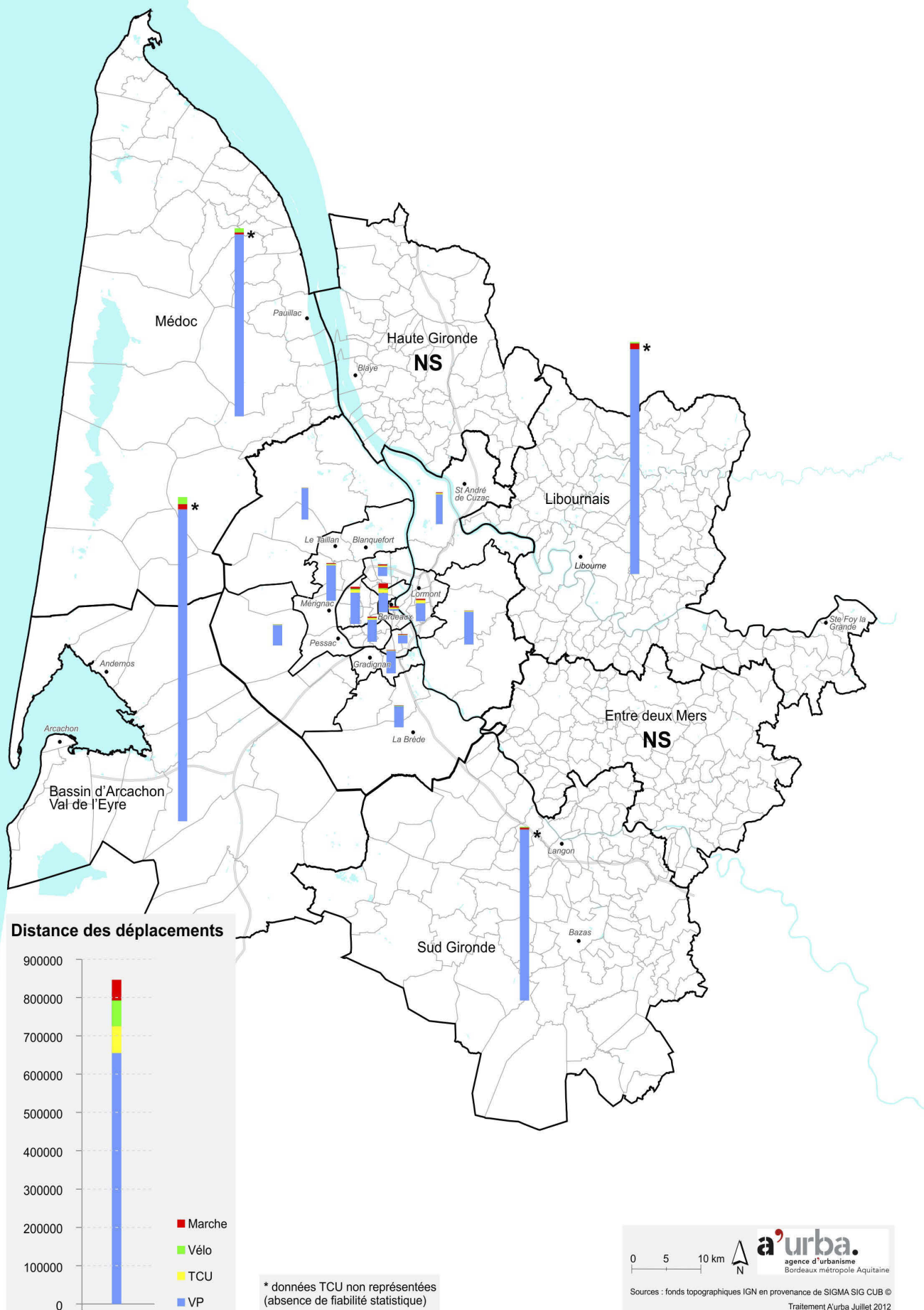
Distances totales de déplacements (edgt fusion)



5 Les données concernant la pratique en transports collectifs ne sont pas renseignées car non représentatives puisque trop faibles quantitativement.

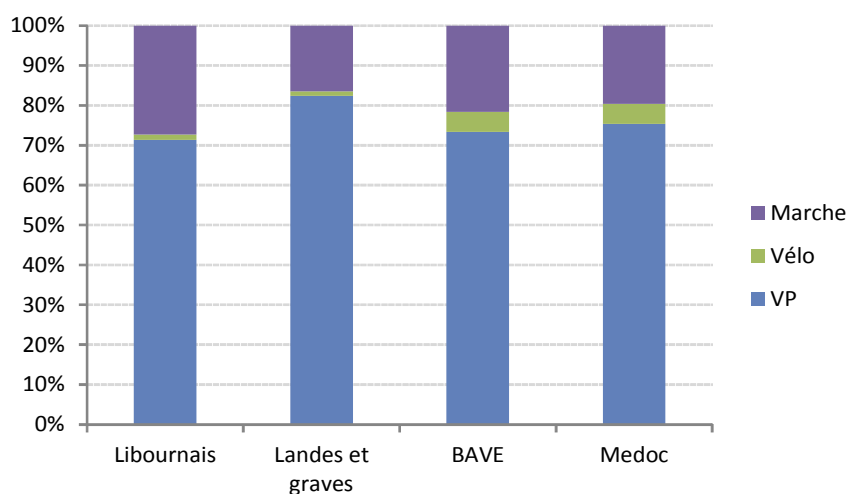
Distances totales des déplacements journaliers liées aux achats en 2009

Source : EMD fusion et EGT fusion (population de + de 11 ans)



Les distances totales pratiquées sont également plus élevées dans le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre et le Libournais que dans le Médoc et le secteur entre Landes et Graves.

Parts modales (edgt fusion)



En Gironde hors agglomération de Bordeaux, la pratique automobile est hyper dominante. Elle n'est jamais inférieure à 70 % des déplacements achat réalisés.

Distances moyennes (edgt fusion)

D30num	VP	Vélo	Marche
Libournais	8,90	3,03	0,60
Haut Entre 2 Mers	NS	NS	NS
Landes et Graves	10,78	3,62	0,63
Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	10,35	3,40	0,58
Medoc	13,79	4,74	0,51
Haut gironde	NS	NS	NS

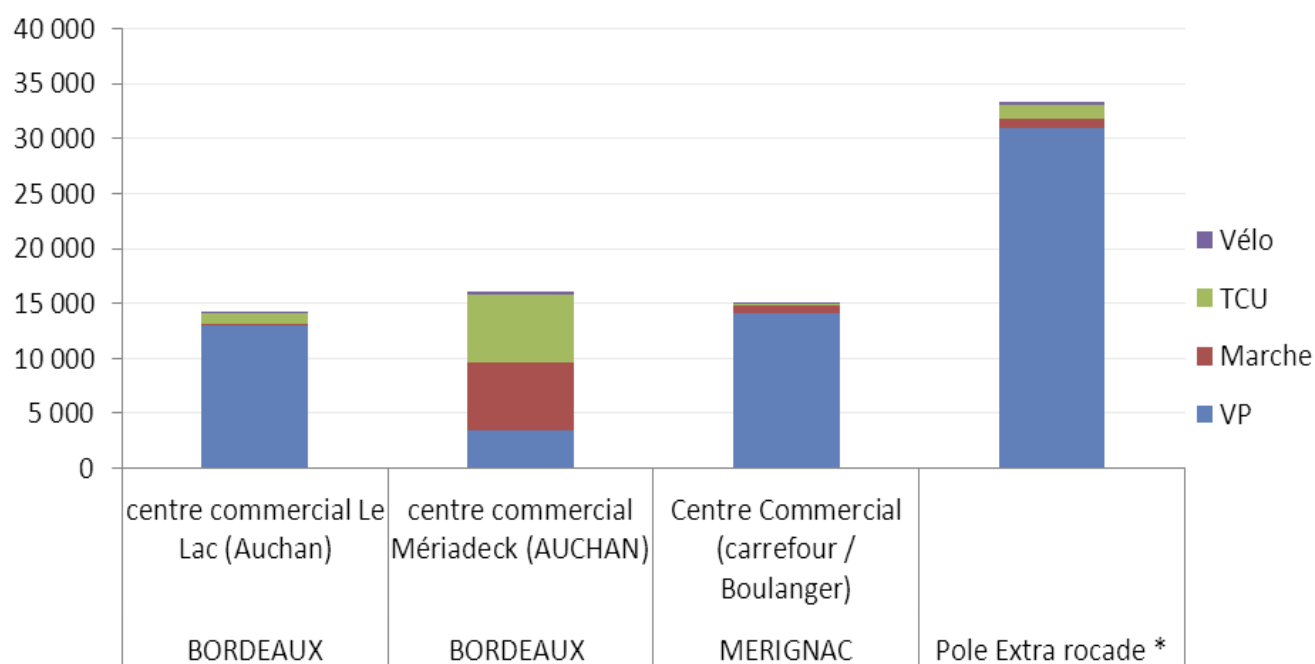
En Gironde hors agglomération de Bordeaux, les distances moyennes pratiquées en véhicules personnels sont élevées, de 9 km dans le Libournais à 13 km dans le Médoc (contre 5 à 8 km dans l'agglomération de Bordeaux). Les cyclistes acceptent de réaliser des distances importantes de 3 à 4 km (soit 1/4 d'heure de durée de déplacement) alors que les marcheurs réalisent à l'inverse des déplacements de faible longueur de 600 mètres (environ 9 minutes de durée de déplacement).

5.3 | Principaux pôles commerciaux de l'agglomération de Bordeaux : nombre de déplacements liés aux achats, distances totales et parts modales en jour de semaine

Préalable méthodologique : seuls les centres commerciaux situés dans l'agglomération de Bordeaux sont pris en compte. En effet, la méthode retenue dans le cadre de l'Enquête Ménage Déplacement propose un nombre suffisant de déplacements enquêtés. A l'inverse, en Gironde hors agglomération, l'enquête grand territoire offre des effectifs enquêtés systématiquement inférieurs à 10 déplacements. Le redressement statistique de ces données n'a donc pas de sens.

Parts modales des principaux pôles commerciaux d'agglomération

		VP	Marche	TCU	Vélo	Autre
BORDEAUX	centre commercial Le Lac	12 946	228	966	91	NS
BORDEAUX	centre commercial Mériadeck	3 454	6 223	6 164	216	NS
MERIGNAC	centre commercial	14 116	713	106	189	NS
Ensemble des pôles situés en Extra rocade*		30 893	830	1 313	299	NS



EMD Fusion 2009		Nb Dépl	Dist	Dist Moyenne
BORDEAUX	centre commercial Le Lac	14 501	74 402	5,1
BORDEAUX	centre commercial Mériadeck	16 117	33 875	2,1
MERIGNAC	centre commercial	15 424	70 185	4,6
Pôles situés en Extra rocade*		34 425	156 951	4,6

EGT fusion 2009		Nb Dépl	Dist	Dist Moyenne
BORDEAUX	centre commercial Le Lac	1 046	26 325	25,2
BORDEAUX	centre commercial Mériadeck	828	10 078	12,2
MERIGNAC	centre commercial	850	16 174	19,0
Pôles situés en Extra rocade*		1 767	32 506	18,4

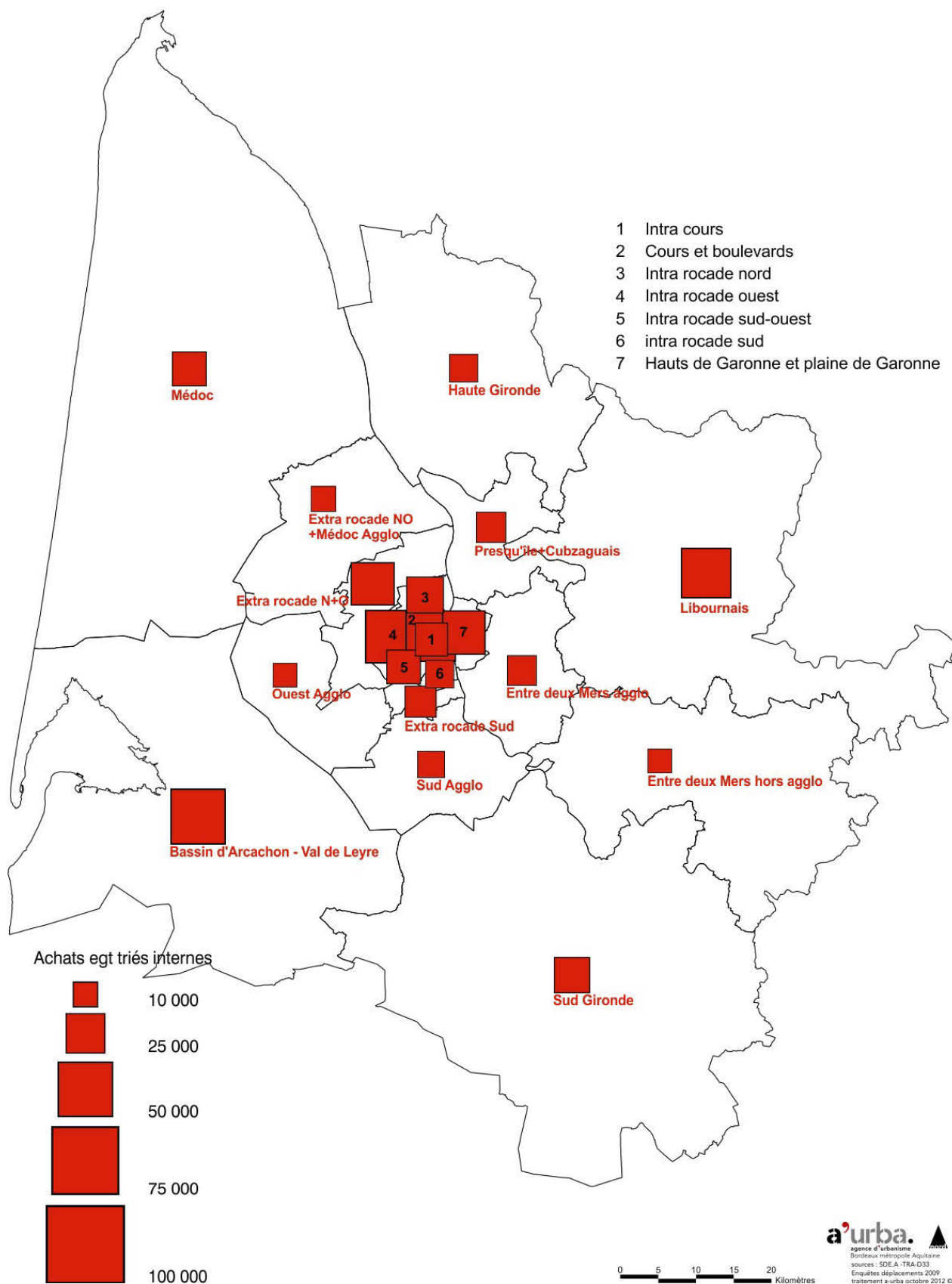
*Bègles, Bouliac, Lormont, Ste-Eulalie, Villenave d'Ornon

Les grands pôles commerciaux de l'agglomération jouent tous, sans exception (qu'ils soient centraux ou excentrés), un rôle de commerce de relative proximité comme en atteste la distance moyenne des déplacements en lien avec ces pôles. Cette distance se situe aux environs des 4 à 5 kilomètres (1 h à pied / 20 minutes en vélo / moins de 10 minutes en voiture).

Dans le cas du centre commercial de Mériadeck, il s'agit d'une fonction de proximité puisque la distance moyenne pratiquée est d'environ 2 km. Même si la configuration urbaine du pôle est particulière (une insertion dans un tissu urbain dense et central proche d'un centre d'agglomération), ce type de mobilité achat constitue un exemple intéressant de mobilité achat durable.

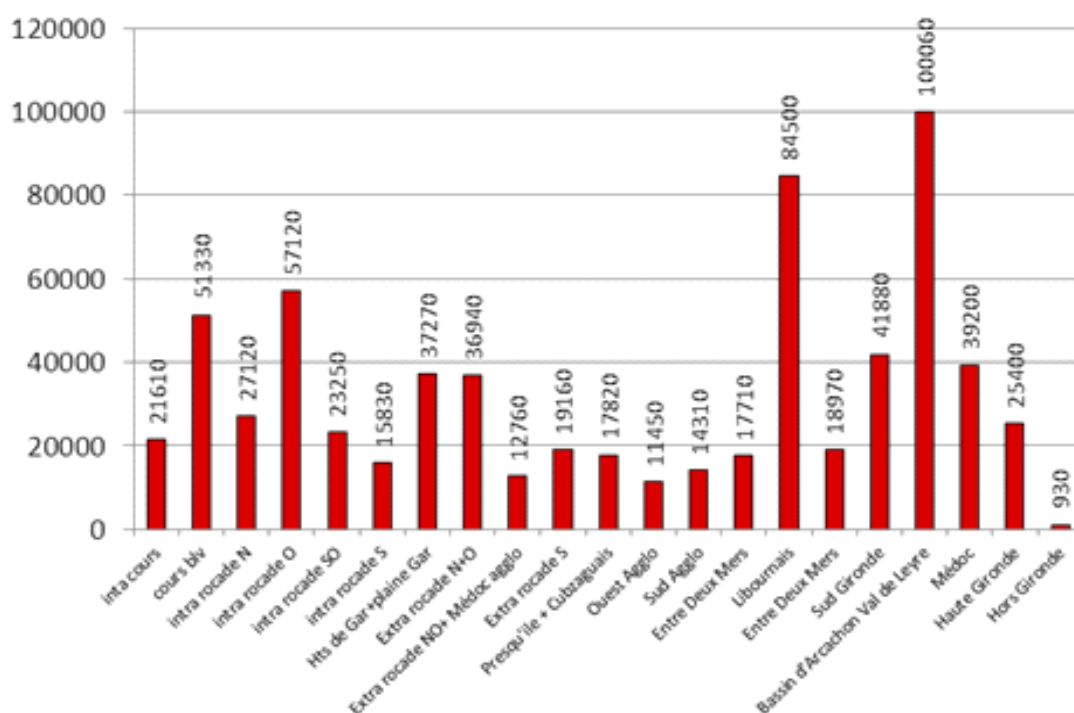
Bien évidemment, les habitants extérieurs à l'agglomération de Bordeaux qui se rendent vers ces pôles réalisent en moyenne des déplacements beaucoup plus longs qui se situent entre 20 et 25 km.

Transport et mobilité - Thématique achats - Déplacements internes au secteur



5.4 | Relations entre territoires de la Gironde

5.4.1 | Les déplacements achat internes aux secteurs : les déplacements de proximité en achats (emd + edgt fusion)

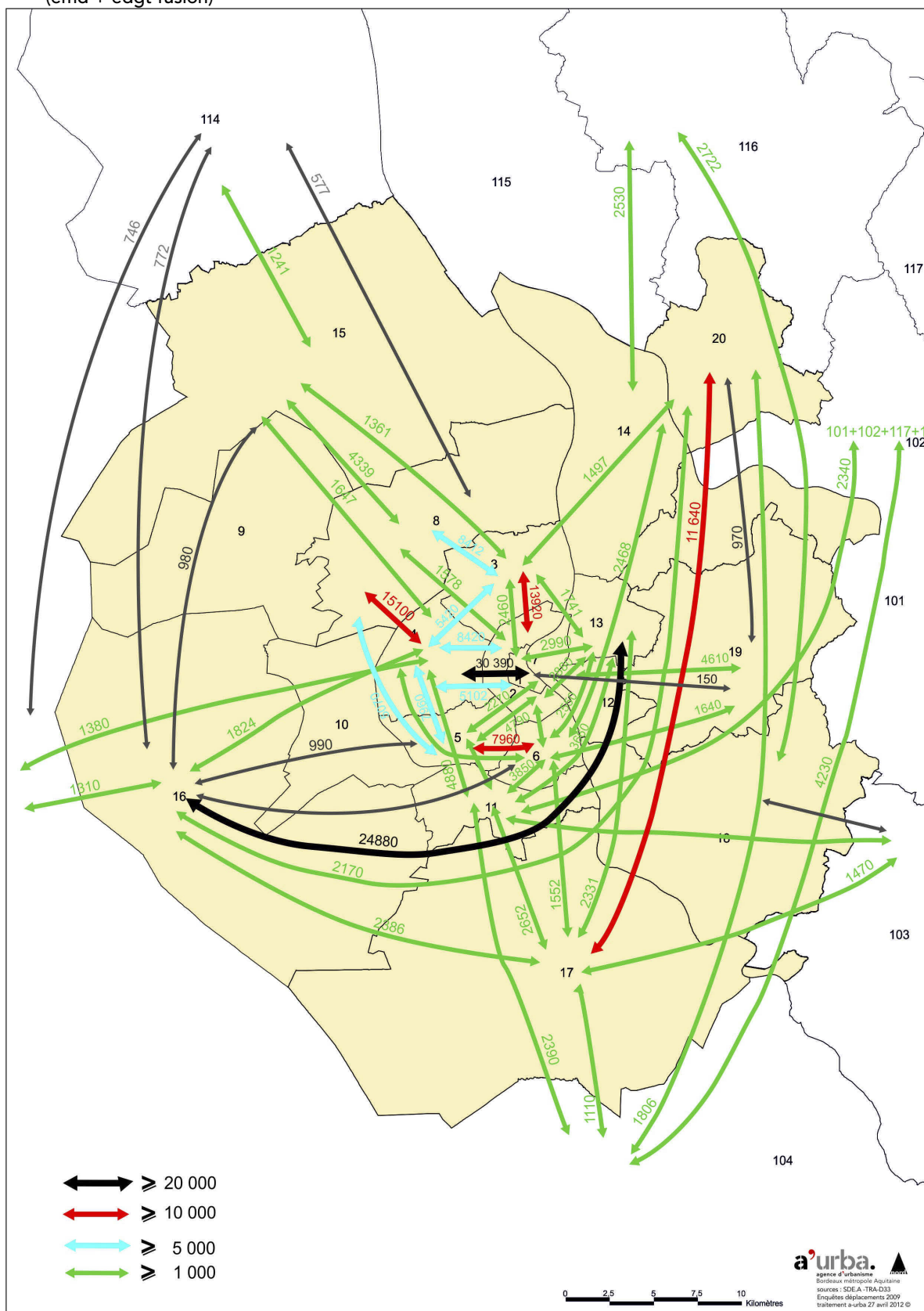


Environ 630 000 déplacements de proximité pour le motif achat sont réalisés quotidiennement par les girondins. Il s'agit de déplacements réalisés à l'intérieur des secteurs par les résidents et les non résidents des secteurs. Rapportés aux 945 440 déplacements totaux, ils représentent 66 % soit 2 déplacements sur 3.

Les secteurs qui génèrent le plus grand nombre de déplacements de proximité pour le motif achat sont :

- le secteur du « Bassin d'Arcachon Val de Leyre » 100 060 déplacements ;
- le secteur du « Libournaise » 84 500 déplacements ;
- le secteur de « Intra-rocade Ouest » 57 120 déplacements ;
- le secteur de « cours blv » 51 330 déplacements ;
- le secteur du « Intra-rocade Sud-Ouest » 23 250 déplacements ;
- le secteur du « Sud Gironde » 41 880 déplacements ;
- le secteur du « Médoc » 39 200 déplacements.

Les déplacements à destinations des grands pôles et secteurs commerciaux (emd + edgt fusion)

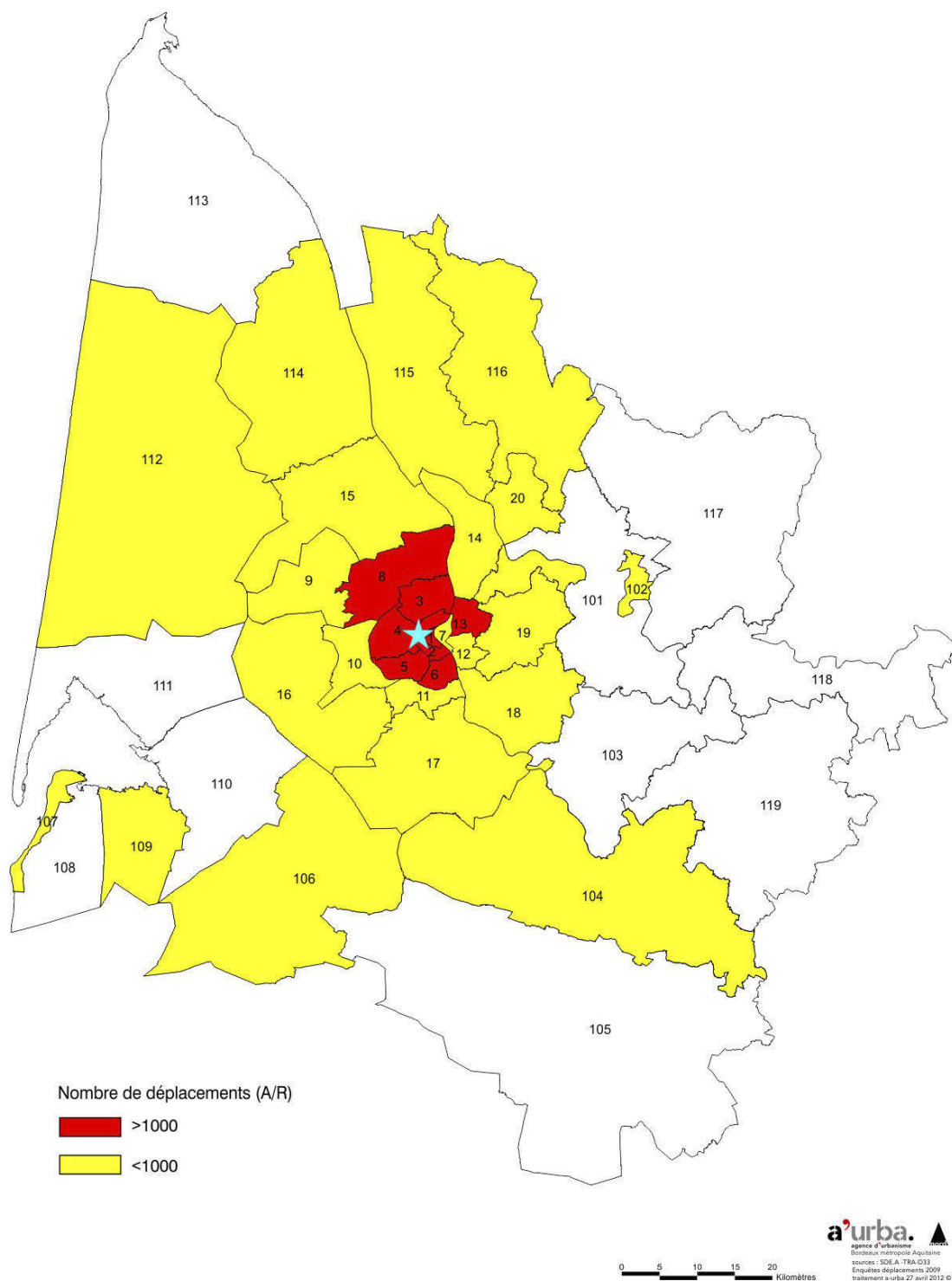


5.4.2 | Les déplacements à destination des secteurs

En dehors des déplacements internes aux secteurs précédemment évoqués, il existe également des déplacements à destination des secteurs. Concernant ces derniers, les secteurs les plus attracteurs sont le secteur n°2 « entre cours et boulevards », puis le secteur n°4 « Intra-rocade Ouest », le secteur n°3 « Intra-rocade Nord », le secteur n°1 « Intra cours » et enfin le secteur n°5 « Intra-rocade Ouest ».

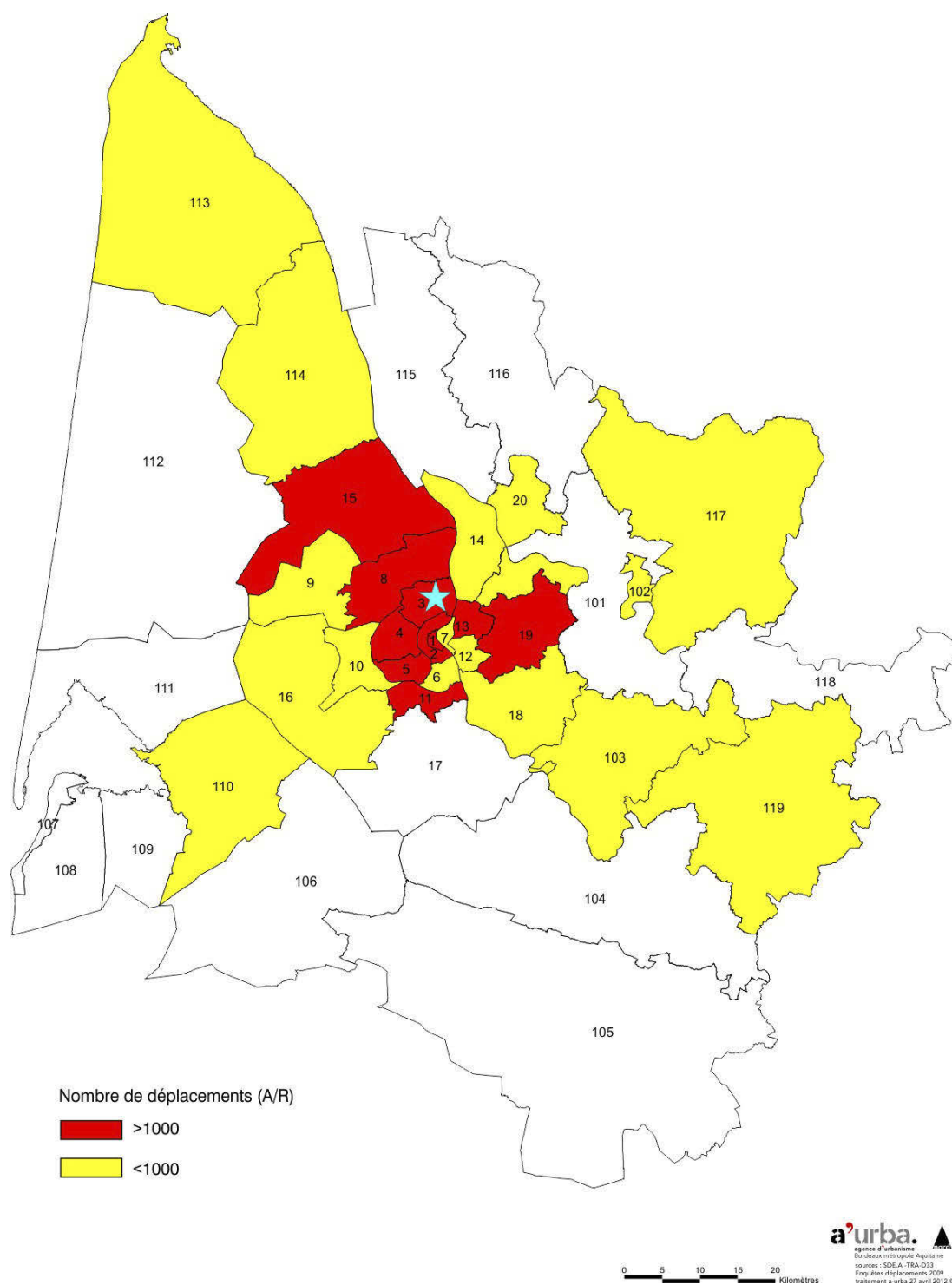
Hors agglomération, le fleuve représente indéniablement une coupure dans la délimitation des aires de chalandises.

Centre commercial Bordeaux Meriadeck



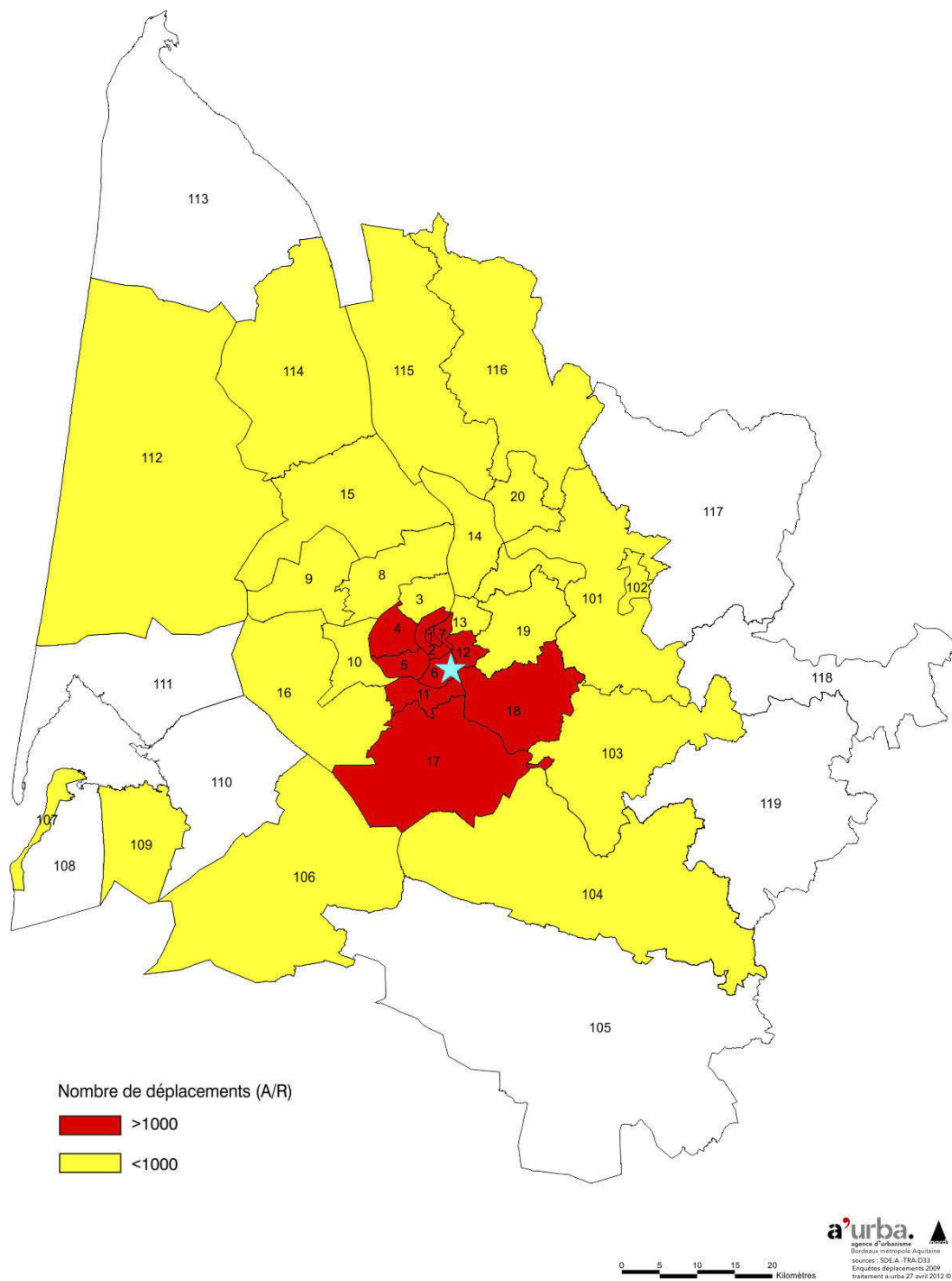
Source : emd + edgt fusion

Centre commercial Bordeaux Lac



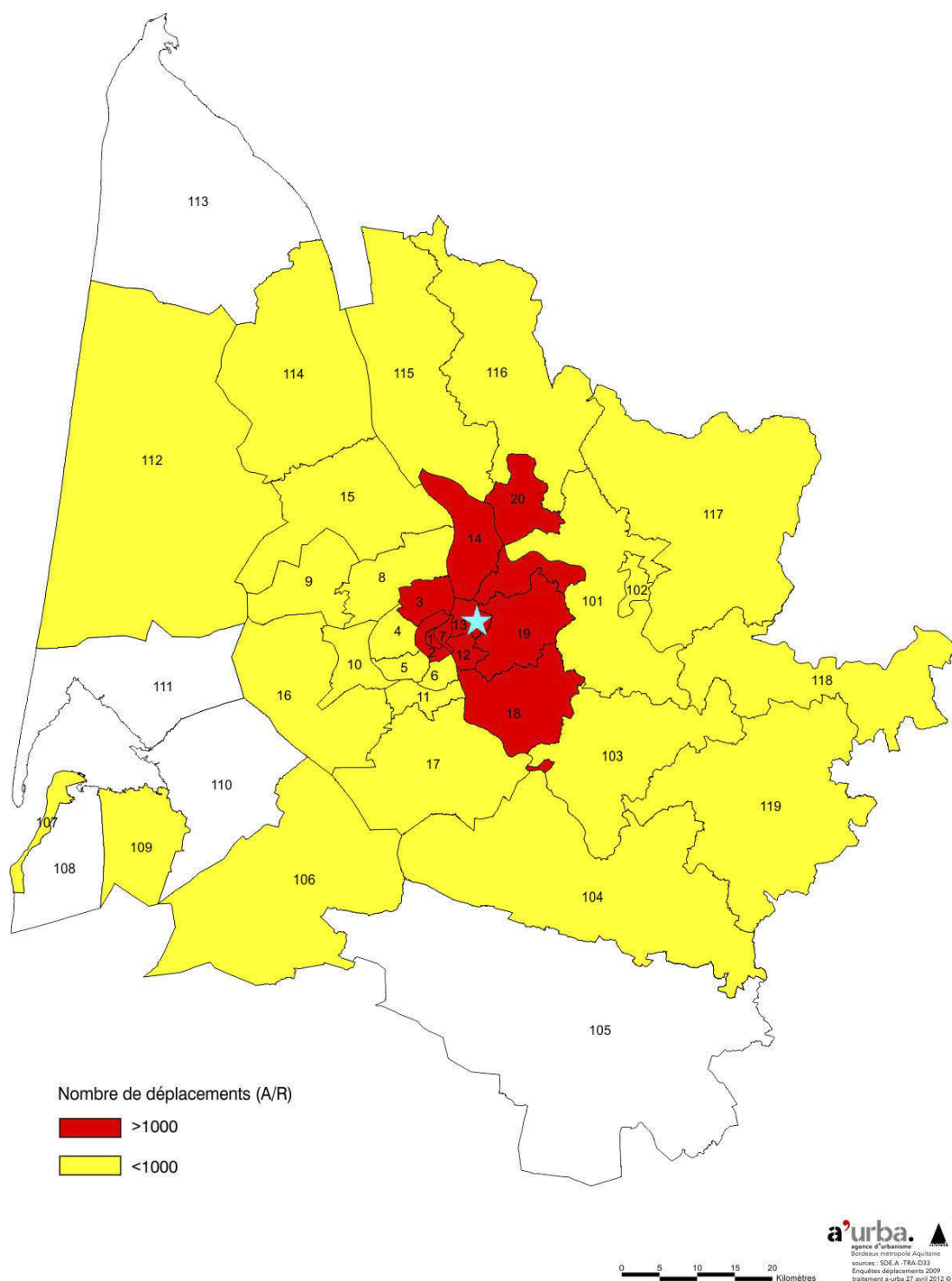
Source : emd + edgt fusion

Centre commercial Bègles Rives d'Arcin



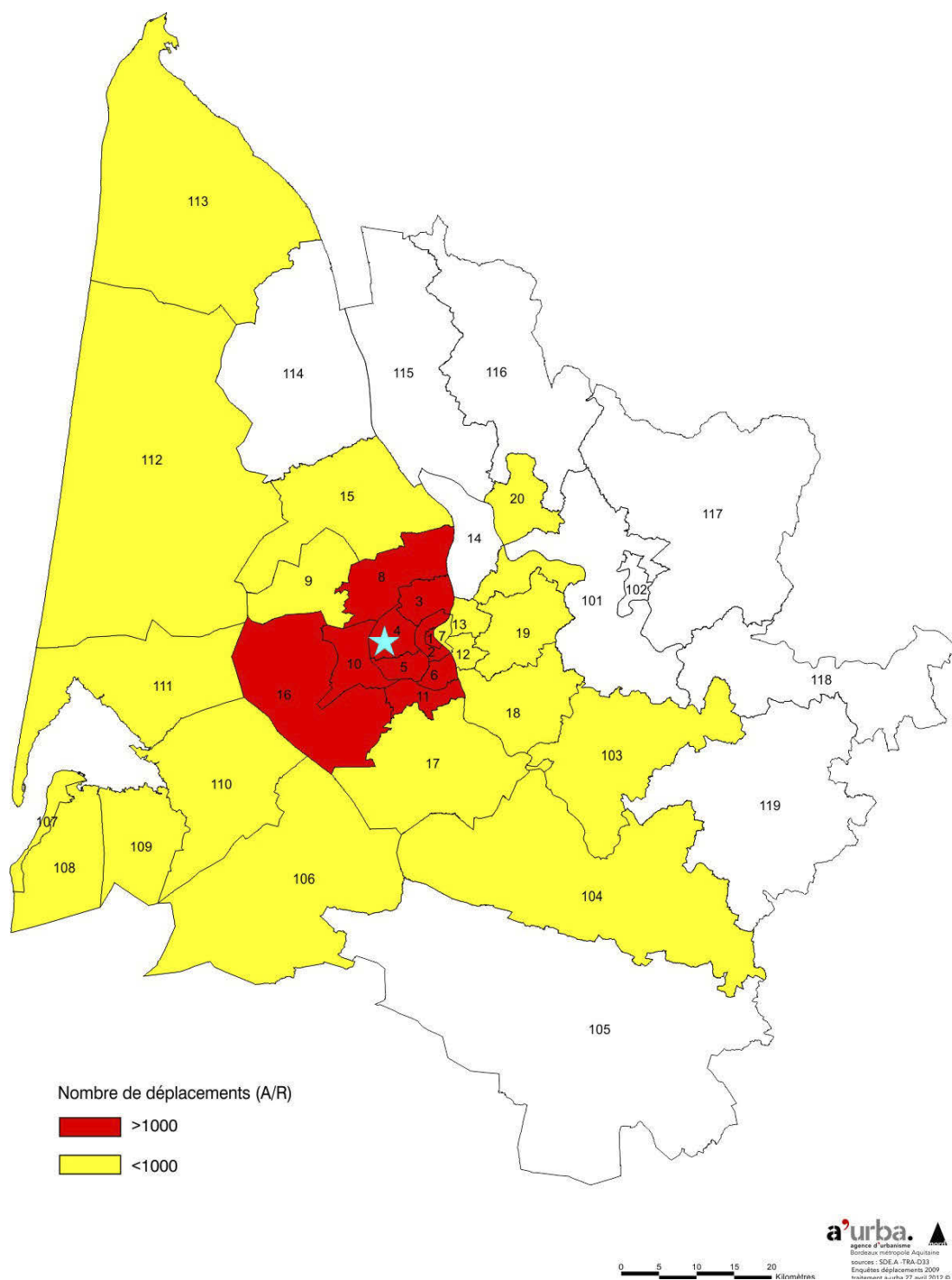
Source : emd + edgt fusion

Centre commercial Lormont 4 Pavillons



Source : emd + edgt fusion

Centre commercial Mérignac Soleil



Source : emd + edgt fusion



6 | Conclusions : quelles perspectives ?

6 | Conclusion : quelles perspectives ?

Les 2/3 des déplacements liés aux achats se font entre le domicile et le lieu d'achat, ce qui montre une spécialisation de ce type de déplacement. Depuis dix ans, cette part a même augmenté.

Dans l'agglomération bordelaise

La distance moyenne pratiquée est de 4 km concernant l'ensemble des déplacements liés aux achats. Les déplacements achats sont, dans l'agglomération, assimilables à des déplacements de proximité accessibles théoriquement en 1 h de marche à pied mais surtout en 20 min à vélo. **En dépit de l'utilisation dominante de la voiture, la mise en place d'une offre cyclable dans les sites commerciaux et l'amélioration de l'accessibilité aux sites commerciaux peut favoriser une mobilité plus durable.**

En Gironde hors agglomération bordelaise

La distance moyenne pratiquée est de 12 km concernant l'ensemble des déplacements liés aux achats. Les déplacements achats ne sont pas de proximité. Dès lors, seule la voiture et les transports collectifs peuvent offrir une bonne accessibilité à ces offres. **Il convient de bien veiller aux conditions de localisation des projets commerciaux par rapport aux offres existantes en transports collectifs et surtout par rapport aux lieux résidentiels.**

Géographie des déplacements dans l'agglomération bordelaise

Les secteurs « entre cours et boulevards » et le secteur « Intra rocade Ouest » présentent un volume de déplacement à pied plus important que le secteur Intra cours. **La mise en place d'une stratégie d'amélioration de la marchabilité de l'espace public situé entre les cours et les boulevards à Mérignac peut favoriser une mobilité plus durable (moins d'automobiles) des déplacements achats.**

Géographie des déplacements dans la Gironde hors agglomération bordelaise

Les distances totales réalisées en véhicules individuels motorisés sont très élevées en dehors de l'agglomération de Bordeaux. Elles sont en moyenne entre 400 000 et 500 000 km/j dans le Pays des Landes et dans le Médoc, à 600 000 km/j dans le Libournais et à plus de 800 000 km/j dans le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre. Dans la plupart des territoires de l'agglomération, tels que l'Extra rocade et les différentes composantes de l'Intra rocade, ce volume ne dépasse pas les 100 000 km/j. **En Gironde hors agglomération, les déplacements automobiles liés aux achats représentent un problème tant en volume d'émission de gaz à effet de serre que de consommation de carburant.**



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 |