



La mobilité des Girondins

Comment se déplace-t-on pour réaliser ses achats ?

2

En Gironde, chaque jour, les habitants de 11 ans et plus effectuent 800 000 déplacements à destination d'un établissement permettant un achat. 500 000 s'effectuent dans l'agglomération bordelaise et 300 000 en Gironde hors agglomération bordelaise.

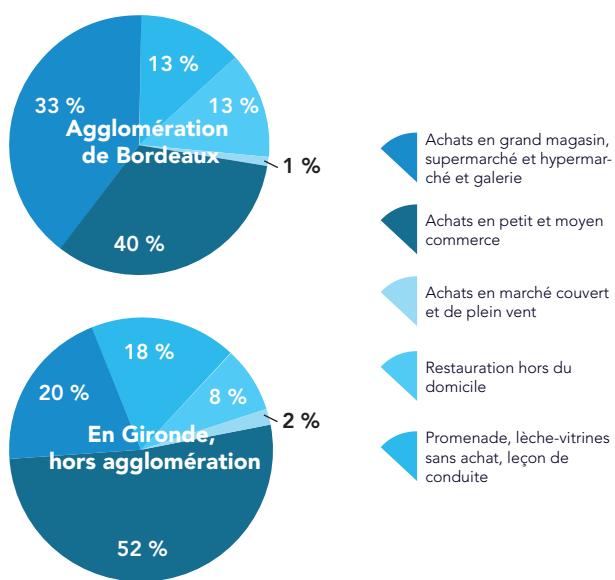
Cependant, les territoires girondins ne sont pas identiques en termes d'attractivité et de pratiques commerciales. Plusieurs questions permettent de mieux cerner cette pratique quotidienne.

- Quels modes de déplacements sont utilisés en priorité par les Girondins de 11 ans et plus ? Pour quelles distances ?
- Quand se déplace-t-on pendant la journée en semaine ?
- Quels types de commerces sont fréquentés ?
- Quels sont les grands territoires commerciaux ?

Cette publication s'inscrit dans une série analysant les pratiques de déplacements des Girondins :

- Comment s'effectuent les déplacements quotidiens ? (n°1)
- Comment se déplace-t-on afin de réaliser des achats ? (n°2)
- Les déplacements domicile-travail : quelles pratiques quotidiennes ? (n°3)

Quels types de commerces sont fréquentés ?



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)

Dans l'agglomération bordelaise, 40 % des déplacements s'effectuent vers des petits et des moyens commerces et 33 % vers des grands commerces (grands magasins, hypers, supers, galeries, etc.) alors qu'en Gironde, hors agglomération de Bordeaux, 52 % concernent les petits et moyens commerces et seulement 20 % se dirigent vers les grands commerces.

Les déplacements sans achat, de type promenade et lèche-vitrines (auxquels sont ajoutés les leçons de conduite, ce qui constitue une étrangeté statistique!), comptent pour 10 % à 20 % (1 déplacement sur 10 dans l'agglomération de Bordeaux et 2 déplacements sur 10 hors de l'agglomération de Bordeaux).

La restauration hors du domicile représente une part qui varie autour de 10 %. Enfin, les marchés couverts et de plein air constituent une quantité négligeable des déplacements achats (1 à 2 %).

Quels modes de déplacements sont utilisés en priorité ? Quelles sont les principales distances de déplacements ?

La voiture est le mode hyperdominant privilégié pour réaliser des déplacements d'achat (presque 2 fois sur 3 dans l'agglomération et presque 3 fois sur 4 en dehors de l'agglomération). La voiture représente également 86 % des distances parcourues dans l'agglomération et 96 % des distances parcourues en Gironde hors agglomération. Second mode de déplacement utilisé, la marche représente 1 fois sur 4 le mode choisi.

Dans l'agglomération bordelaise, la distance moyenne pratiquée en voiture pour un motif achat est de 3,8 km. Les déplacements achats sont, dans l'agglomération, assimilables à des déplacements de proximité accessibles théoriquement en 20 min à vélo.

En dépit de l'utilisation dominante de la voiture, la mise en place d'une offre cyclable et piétonne à destination des sites commerciaux pourrait favoriser une mobilité plus durable !

En Gironde hors agglomération bordelaise, la distance moyenne pratiquée en voiture pour motif achat est de 8,5 km. La structure urbaine et commerciale hors agglomération ne permet pas de réelle proximité de l'offre commerciale par rapport aux lieux de résidence. Dès lors, seuls la voiture et les transports collectifs assurent une bonne accessibilité à ces offres.

Il est donc nécessaire de localiser les nouveaux projets commerciaux à proximité des territoires résidentiels ou à défaut, à proximité des lignes structurantes de transports collectifs.

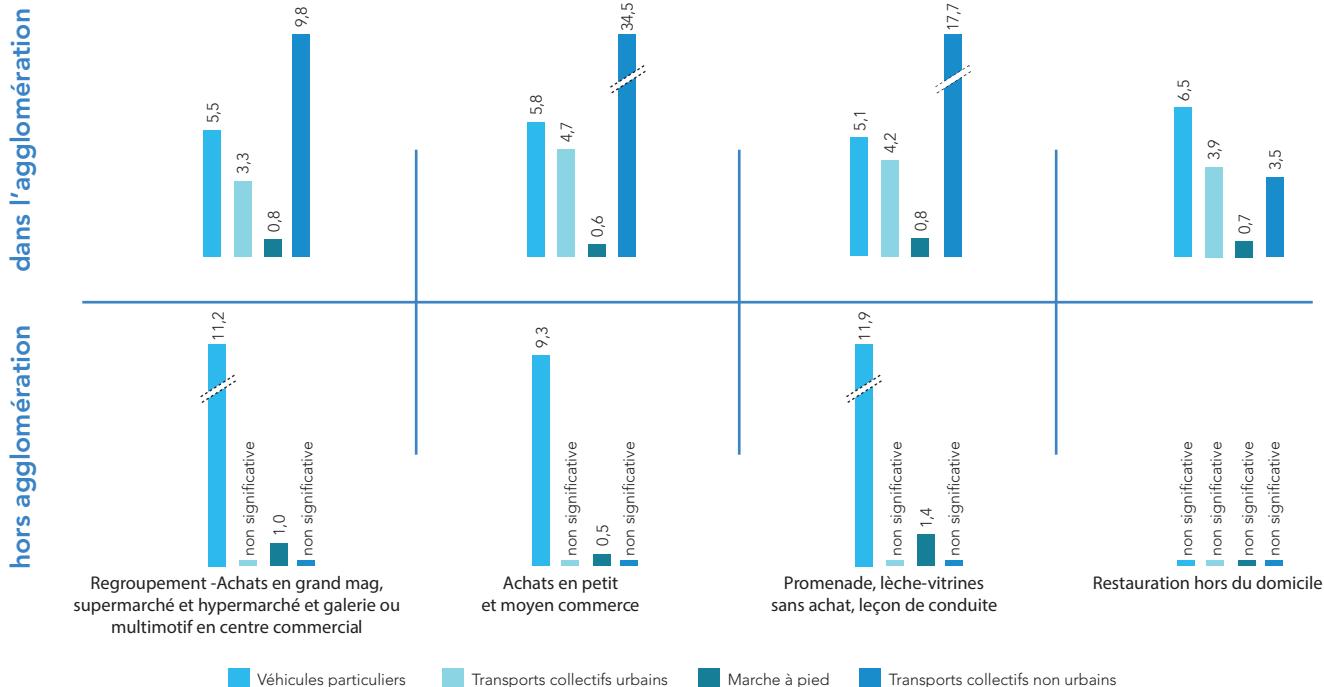
En agglomération, en jour de semaine (source emd fusion)				
Motifs	nb total déplacements	Part modale*	Distance moyenne en km	Répartition des longueurs en %*
Véhicules particuliers	348 620	63 %	5,4	86
Transports collectifs urbains	27 640	5 %	3,7	5
Transports collectifs non urbains (cars et train)	440	-	31,7	1
Vélo	13 450	2 %	2,3	1
Marche	153 710	28 %	0,6	4

En Gironde, hors agglomération, en jour de semaine (source edgt fusion)				
Motifs	nb total déplacements	Part modale*	Distance moyenne en km	Répartition des longueurs en %*
Véhicules particuliers	277 410	71 %	10,3	96
Transports collectifs non urbains (cars et train)	570	-	33,6	1
Vélo	10 030	3 %	3,7	1
Marche	76 790	24 %	0,6	1

Dans l'agglomération, la distance moyenne pour se rendre vers un grand magasin (de type hyper, super, galerie...) est de 5,5 km en voiture, inférieure à celle à réaliser pour se rendre vers un petit ou un moyen commerce (5,8 km).

À l'inverse, 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.

Le nombre important d'hypermarchés et supermarchés peut expliquer le fait qu'ils sont fréquentés comme des commerces de proximité.



Distances moyennes en km par mode et type de commerces

(source edgt fusion / départs à distances non nulles)

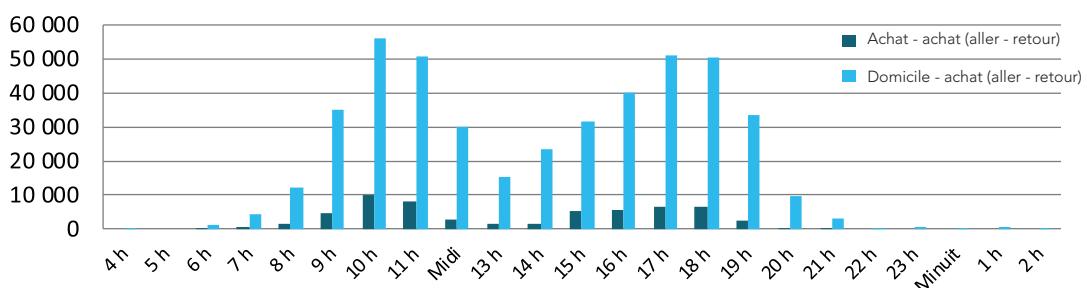
Quand se déplace-t-on pendant la journée en semaine ?

Dans l'agglomération de Bordeaux comme dans l'ensemble de la Gironde, il existe une période de pointe du matin. La majorité des déplacements pour motif achat est réalisée entre 10 h et 12 h.

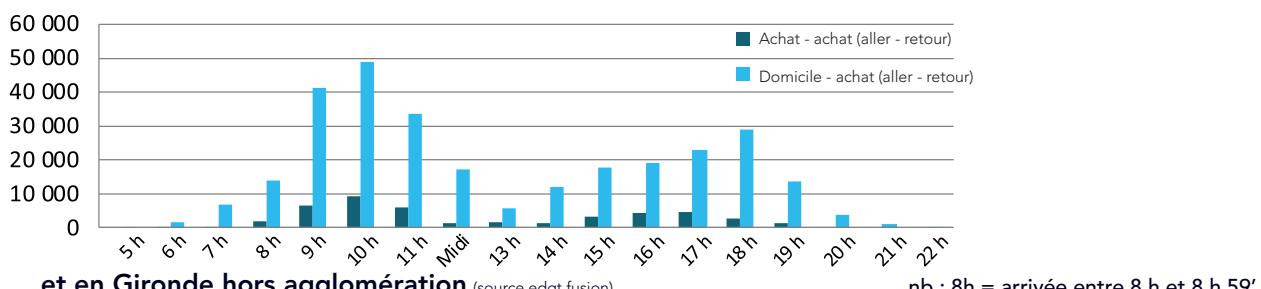
Si ces derniers sont décalés par rapport au pic de

trafic situé entre 8 h et 10 h ils participent toutefois à la congestion matinale des réseaux routiers. Le soir, l'agglomération enregistre une période de pointe, située entre 17 h et 19 h, participant cette fois-ci à la saturation des infrastructures routières.

Nombre de déplacements effectués en fonction de l'heure d'arrivée sur le lieu d'achat en journée moyenne de semaine



... en agglomération (source emd fusion)



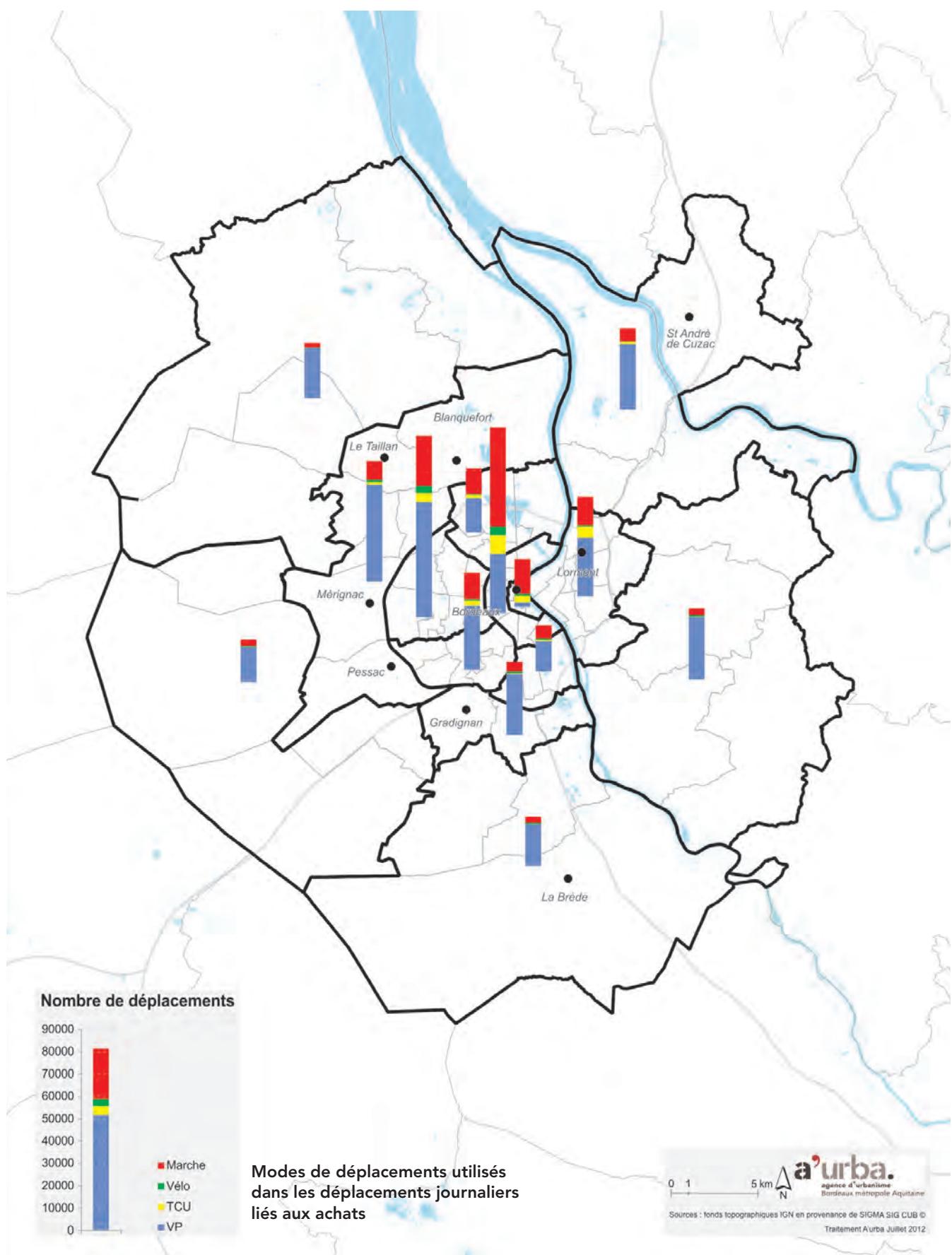
... et en Gironde hors agglomération (source edgt fusion)

nb : 8h = arrivée entre 8 h et 8 h 59'

Nombre de déplacements journaliers liés aux achats en 2009 sur chaque secteur*

Source : Enquête Ménage Déplacement fusion (population de + de 11 ans)

*déplacements réalisés par les habitants de l'agglomération et répartition par mode de déplacements



Les déplacements d'achat dans l'agglomération bordelaise

Déplacements quotidiens

Deux territoires principaux dépassent largement tous les autres avec plus de 80 000 déplacements générés chaque jour :

- **sur le territoire entre cours et boulevards à Bordeaux**, la marche à pied domine : 44 000 déplacements journaliers se font à pied contre 26 000 en voiture ;
- **le territoire de Mérignac intra-rocade** enregistre chaque jour 51 000 déplacements en voiture et 22 000 à pied.

Le centre historique de Bordeaux n'est donc pas le principal attracteur commercial de l'agglomération puisqu'il ne représente « que » un tiers des déplacements réalisés à pied entre cours et boulevards et « que » la moitié des déplacements à pied réalisés à Mérignac intra-rocade.

Parts modales (source : Enquête Ménage Déplacement)

Plus le secteur considéré s'éloigne du centre d'agglomération, plus les modes actifs (vélos et marche à pied) régressent. Dans l'intra-cours, 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 dominante (de 60 % à 80 %).

Les principaux pôles commerciaux de l'agglomération bordelaise

Déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération vers les grands pôles commerciaux

Les grands pôles sont tous des commerces de « relative proximité » (soit une distance moyenne des déplacements d'environ 5 km), à l'exception du centre commercial de Mériadeck qui présente un rôle évident de commerce de proximité (distance moyenne pratiquée d'environ 2 km).

La configuration urbaine particulière de ce pôle intégré dans un tissu urbain dense et proche d'un centre

d'agglomération explique cette situation. D'ailleurs, 40 % des résidents de l'agglomération se rendent à pied à ce pôle et 40 % en transports collectifs contre seulement 20 % en voiture. À l'inverse, 90 % des habitants de l'agglomération se rendent en voiture au centre commercial de Bordeaux Lac comme à celui de Mérignac. Les habitants qui résident à l'extérieur de l'agglomération de Bordeaux et qui se rendent vers ces pôles de l'agglomération réalisent en moyenne des déplacements beaucoup plus longs qui se situent entre 20 et 25 km.

Enquête Ménage Déplacement Fusion 2009	Nombre de déplacements	Distances totales	Distance moyenne
Centre commercial de Bordeaux Lac	14 500	74 400	5,1
Centre commercial de Bordeaux Mériadeck	16 120	33 880	2,1
Centre commercial de Mérignac Soleil	15 420	70 190	4,6
Pôles situés en extra-rocade*	34 430	156 950	4,6

Déplacements effectués par les habitants de l'agglomération bordelaise

Enquête Déplacement Grand Territoire fusion 2009	Nombre de déplacements	Distances totales	Distance moyenne
Centre commercial de Bordeaux Lac	1 050	26 330	25,2
Centre commercial de Bordeaux Mériadeck	830	10 080	12,2
Centre commercial de Mérignac Soleil	850	16 170	19,0
Pôles situés en extra-rocade*	1 770	32 510	18,4

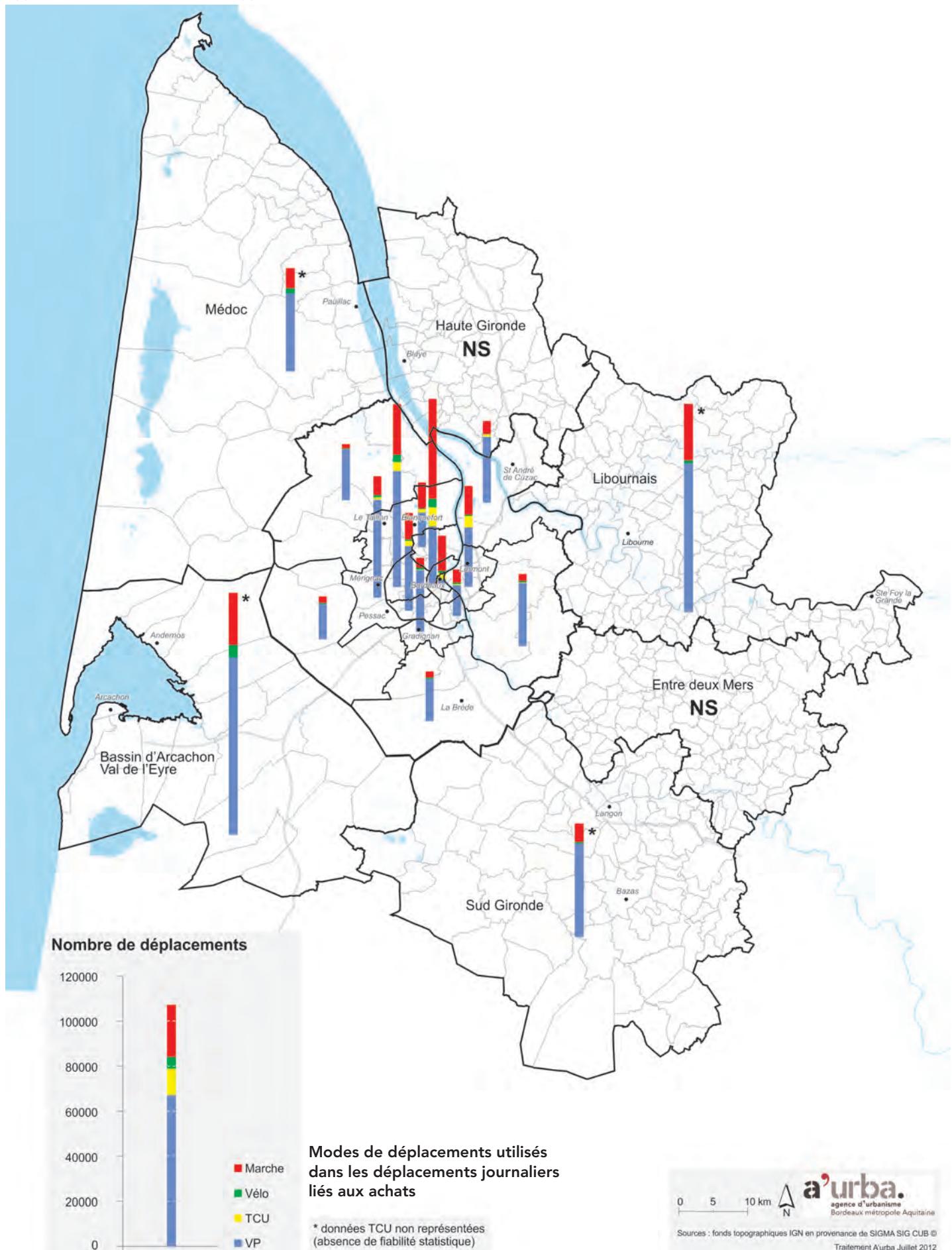
Déplacements effectués par les habitants de la Gironde situés en dehors de l'agglomération bordelaise

* Les pôles commerciaux situés à l'extérieur de la rocade sont rassemblés pour des questions de fiabilité statistique.

Nombre de déplacements journaliers liés aux achats en 2009 réalisés sur chaque secteur*

Source : Enquête Ménage Déplacement fusion et Enquête Déplacement Grand Territoire fusion (population de + de 11 ans)

*déplacements réalisés par les habitants de l'agglomération sur les secteurs de l'agglomération et par les habitants de la Gironde hors agglomération sur les secteurs hors agglomération et répartition par mode de déplacements



Les déplacements d'achat en Gironde hors agglomération de Bordeaux

Deux grands secteurs commerciaux se distinguent :

- le territoire du bassin d'Arcachon Val de l'Eyre ;
- le territoire du Libournais soit environ 100 000 déplacements journaliers (en automobile, en vélo ou à pied²).

² Les données concernant la pratique en transports collectifs ne sont pas renseignées car non représentatives puisque trop faibles quantitativement.

Les secteurs de l'Entre-deux-Mers et du Médoc connaissent un volume journalier deux fois moins important.

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).

Territoires	Nombre de déplacements			Distance des déplacements (nombre de déplacements x km)			Parts modales		
	VP	Vélo	Marche	VP	Vélo	Marche	VP	Vélo	Marche
Libournais	65 940	1 250	25 230	586 700	3 790	15 250	71 %	1 %	27 %
Haut Entre Deux Mers	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS
Landes et Graves	41 380	570	8 300	446 200	2 040	5 250	82 %	1 %	17 %
Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre	78 660	5 390	23 200	814 190	18 310	13 450	73 %	5 %	22 %
Médoc	34 470	2 290	8 970	475 400	10 860	4 610	75 %	5 %	20 %
Haute Gironde	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS

Nombre de déplacements liés aux achats (source : Enquête Déplacement Grand Territoire fusion)



Ce qu'il faut retenir :

En Gironde, chaque jour, **800 000 déplacements sont effectués à destination d'un établissement permettant un achat commercial.**

Dans l'agglomération bordelaise, 40 % des déplacements s'effectuent vers des petits et des moyens commerces et 33 % vers des grands commerces (grands magasins, hypers, supers, galeries...) alors **qu'en Gironde, hors agglomération de Bordeaux, 52 % concernent les petits et moyens commerces** et seulement 20 % se dirigent vers les grands commerces.

La voiture est de loin le mode dominant de déplacement, soit 86 % des distances parcourues dans l'agglomération et 96 % des distances parcourues en Gironde hors agglomération.

Dans l'agglomération, **la distance moyenne pour se rendre vers un grand magasin** (de type hyper, super, galerie...) **est de 5,5 km en voiture, moins que celle à réaliser pour se rendre vers un petit ou un moyen commerce** (5,8 km).

À l'inverse, **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.

Un mot sur les enquêtes déplacements

Il existe différentes méthodes d'enquêtes développées par le Certu (devenu « Direction technique Territoire et Ville » au sein du Cerema depuis le 1^{er} janvier 2014) permettant une connaissance des déplacements d'une population et applicables selon la taille des agglomérations ou le type de territoire. Selon ces critères, le questionnaire est adapté aux enjeux et aux modalités de passation de l'enquête.

L'année 2009 a ainsi vu la réalisation :

- D'une Enquête Ménages Déplacements (EMD) sous maîtrise d'ouvrage de la communauté urbaine de Bordeaux (avec la participation du conseil général de la Gironde, de l'État, de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux) sur un territoire de 96 communes qui 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 (avec la participation de l'État) sur les 446 autres communes du département.

Pour la première fois, la réalisation concomitante de ces deux enquêtes sur le département offre l'opportunité de disposer d'une connaissance fiable des pratiques de déplacements de l'ensemble de la population girondine de 11 ans et plus (population commune aux deux enquêtes).

Sources :

La mobilité liée aux achats dans l'agglomération bordelaise et dans l'ensemble de la Gironde, a'urba, octobre 2012, 61 p.

Pour aller plus loin :

- Synthèse des pratiques de déplacements des habitants de la Gironde en 2009, a'urba, octobre 2011, 176 p.
- La mobilité étudiante, a'urba, septembre 2010, 28 p.
- La rocade et ses différents usages, a'urba, octobre 2011, 54 p.
- Analyse des déplacements secondaires et des chaînes de déplacements, a'urba, octobre 2012, 66 p.
- Les déplacements entre le domicile et le travail en Gironde, a'urba, février 2013, 50 p.

Ces études sont téléchargeables sur le site de l'a'urba : www.aurba.org

