



# La mobilité des Girondins

## Les déplacements domicile-travail : quelles pratiques quotidiennes ?

3

Les Girondins effectuent chaque jour 660 000 déplacements domicile-travail. La dernière vague d'enquêtes déplacements (Enquêtes Ménages Déplacements et Enquêtes Déplacements Grand Territoire) réalisée en 2009 sur le département permet d'en connaître les principales caractéristiques. Ce document en propose une synthèse concernant les déplacements domicile-travail.

- Quelle importance prennent les déplacements domicile-travail en volume et en kilomètres parcourus ?
- Ces déplacements ont-ils un caractère structurant dans les pratiques de mobilité quotidiennes ?
- Quels modes de transports sont les plus souvent utilisés pour les déplacements domicile-travail ?
- Dans quelle mesure appartiennent-ils à une chaîne de déplacements contraignant le choix du mode ?

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)

## Des déplacements entre le domicile et le travail majoritairement directs

- Les Girondins effectuent chaque jour 4,7 millions de déplacements, les déplacements domicile-travail en représentent 14 %, soit 660 285 déplacements.
- Par ailleurs, plus de 160 000 chaînes de déplacements ont lieu chaque jour en Gironde entre le domicile et le lieu de travail ce qui représente environ 400 000 déplacements.
- Au total, ce sont donc 1,1 million de déplacements qui sont effectués quotidiennement entre le domicile et le travail soit 21 % des déplacements mais la part des déplacements directs domicile-travail demeure majoritaire.

## Le retour au domicile après le travail plus propice aux déplacements enchaînés

- La part des déplacements directs est plus importante pour les déplacements domicile-travail (66 %) que pour les déplacements travail-domicile (53 %). Le retour au domicile après le travail est donc « optimisé » par des déplacements en chaîne.
- Dans plus de 80% des cas, lorsque plusieurs déplacements s'enchaînent depuis le domicile vers le travail, le premier arrêt concerne le motif accompagnement (dépose d'un enfant à l'école ou à la crèche, par exemple).
- Dans l'autre sens, le dernier avant de rentrer au domicile concerne, dans des proportions comparables, les motifs accompagnement (43 % des cas) ou achats (39 % des cas).

### Déplacements directs et déplacements enchaînés

Il faut entendre par déplacement domicile-travail les déplacements directs entre le domicile et le travail ou entre le travail et le domicile.

Dans nos analyses, deux déplacements sont considérés comme enchaînés lorsque le temps d'arrêt marqué entre ces deux déplacements est inférieur ou égal à 30 minutes. Par exemple, si en partant de mon domicile, je dépose mon enfant à l'école (arrêt de 5 à 10 min) avant de rejoindre mon travail, je réalise deux déplacements enchaînés. Le premier « domicile-accompagnement », le deuxième « accompagnement-travail ». Ces déplacements constituent une chaîne.

L'exploitation des enquêtes déplacements s'intéresse traditionnellement aux déplacements dans leur unicité sans tenir compte des déplacements qui ont lieu avant ou après même dans des délais très courts. De plus, tous les déplacements qui ne sont pas en lien avec le domicile sont qualifiés, conformément à la méthodologie nationale, de déplacements pour motifs « secondaires » créant ainsi une catégorie de déplacements relativement importants – ces déplacements représentent un quart du volume total des déplacements recensés en Gironde – en augmentation et de nature très variée.

Or, pour appréhender les critères de choix modaux et identifier les leviers de l'action publique, il est important de restituer chaque déplacement au sein des chaînes éventuelles effectuées par les individus et d'en connaître les motifs.

Il s'agit de l'originalité de la méthode ici développée pour ces analyses.

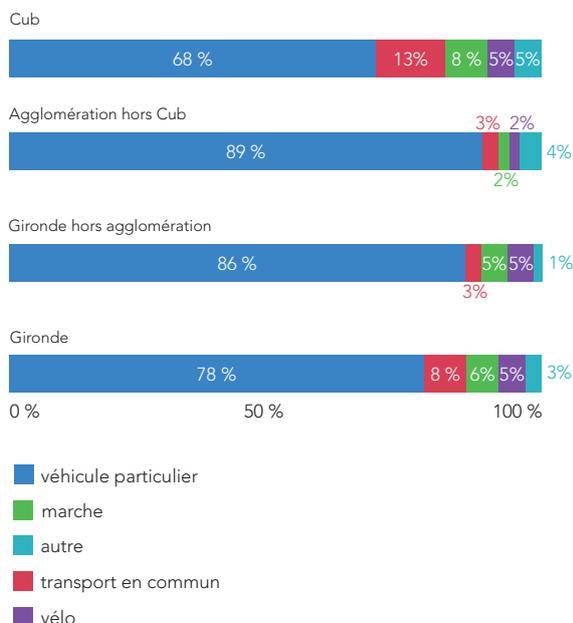
## Un usage de la voiture important et un faible recours à la marche

Les parts modales <sup>1</sup> pour les déplacements domicile-travail en Gironde		
Gironde	Déplacements domicile-travail	Déplacements tous motifs
Marche	6 %	20 %
TC	8 %	7 %
Vélo	5 %	3 %
VP	78 %	67 %
Autre	3 %	2 %

• À l'échelle du département, 78 % des déplacements directs domicile-travail sont réalisés en voiture, contre 67 % pour l'ensemble des déplacements.

• La marche est très faiblement utilisée pour les déplacements domicile-travail (6 % contre 20 % pour le total des déplacements). Ceci est vrai quel que soit le secteur de résidence et peut s'expliquer par les distances plus grandes parcourues pour ce type de déplacements (cf. analyse plus détaillée p.5).

<sup>1</sup> Part modale : proportion de déplacements avec un mode de transport (transports collectifs, voiture, vélo, marche). La part modale et son évolution mesurent l'attractivité d'un mode. L'évolution des parts modales entre 1999 et 2009 n'est disponible que sur l'agglomération car les enquêtes n'ont été étendues à l'ensemble du département qu'en 2009.

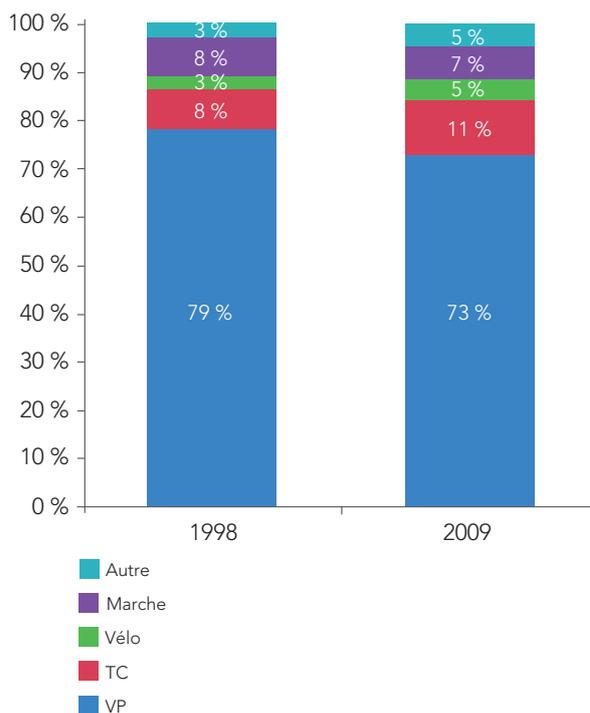


### Les parts modales pour les déplacements domicile-travail selon le secteur de résidence

- Déclinées par secteur géographique, les parts modales de la marche et de la voiture suivent les mêmes tendances accentuées dans certains territoires. Les habitants de l'agglomération hors Cub réalisent ainsi 89 % de leurs déplacements domicile-travail en voiture et seulement 2 % à pied.
- Les résidents de la Cub utilisent plus les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail que pour l'ensemble des déplacements, leur part modale atteignant 13 %. Ceci est peut-être à rapprocher, d'une part, de l'offre en transports en commun disponible et, d'autre part, des conditions de circulation routière plus difficiles.

### Une baisse de la part modale de la voiture pour les déplacements des résidents de l'agglomération

- Entre 1998 et 2009, pour les résidents de l'agglomération bordelaise, la part des déplacements domicile-travail réalisés en voiture a baissé de 6 points, tendance semblable à celle observée pour l'ensemble des déplacements.
- Les parts modales des TC et du vélo ont augmenté respectivement de 3 et 2 points, soit une progression supérieure à celle constatée pour l'ensemble des déplacements.
- La part de la marche pour les déplacements domicile-travail a diminué de 1 point alors qu'elle a augmenté pour les déplacements tous motifs.



### Évolution des parts modales des déplacements domicile-travail sur l'agglomération bordelaise entre 1998 et 2009

### La gestion du stationnement sur le lieu de travail, un levier de transfert modal aujourd'hui limité

- Parmi les résidents<sup>2</sup> de l'agglomération qui effectuent des déplacements domicile-travail, 90 % disposent d'une voiture. Parmi celles-ci, 59 % l'utilisent pour leurs déplacements domicile-travail et 41 % ne l'utilisent donc pas.
- Les possibilités de stationnement sur le lieu de travail apparaissent comme un critère intervenant certainement dans le choix modal.

En effet, seules 14 % des personnes utilisant la voiture pour les déplacements domicile-travail déclarent rencontrer des problèmes de stationnement.

À l'inverse, 58 % des personnes qui disposent d'une voiture mais ne l'utilisent pas pour aller travailler expliquent qu'il est difficile de se garer sur leur lieu de travail.

<sup>2</sup> Ces données ne sont disponibles que sur l'agglomération. Le questionnaire utilisé pour le reste du département ne permet pas ces analyses.

## Le co-voiturage : une pratique quasi-inexistante

- Pour les déplacements domicile-travail réalisés par les résidents de l'agglomération<sup>2</sup>, le nombre moyen de personnes par véhicule particulier s'établit à 1,03 - c'est-à-dire 103 personnes transportées pour 100 voitures - contre 1,36 personne par véhicule particulier pour les déplacements tous motifs des habitants de l'agglomération.

- Autrement dit, la quasi-totalité des personnes qui se rendent en voiture au travail sont seules dans leur véhicule.

## Des phénomènes de pointe matin, midi et soir

- Les déplacements directs domicile-travail sont marqués par trois pointes qui correspondent également aux heures de pointe de l'ensemble des déplacements :

- entre 7h et 9h, très intense entre 7h et 8h,
- entre 12h et 14h,
- entre 17h et 19h.

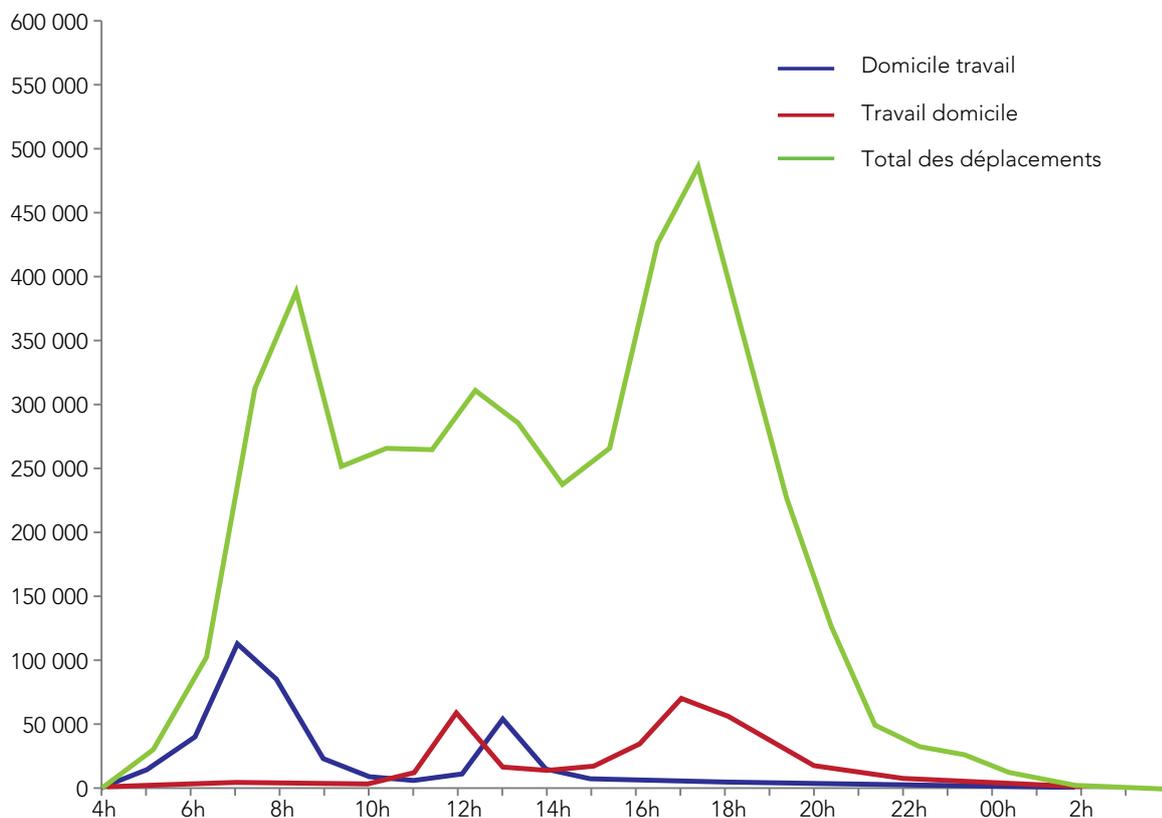
- Le nombre de déplacements domicile-travail est plus important lors de la période de pointe du matin (190 000 déplacements) que lors de celles du midi et du soir qui enregistrent les mêmes volumes (120 000 déplacements environ).

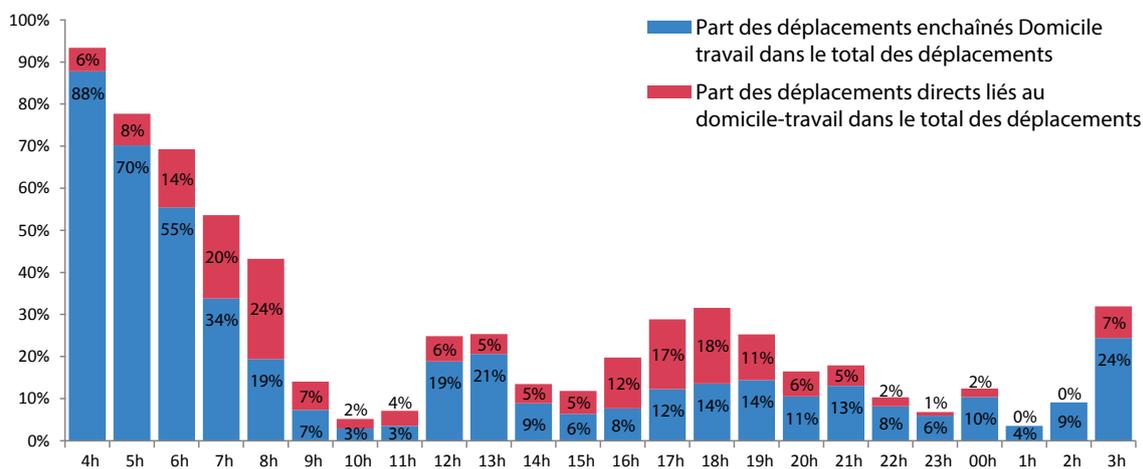
- Pendant ces trois périodes de pointe, les déplacements directs domicile-travail représentent, au maximum, un tiers du volume total des déplacements. Cette part est enregistrée entre 7 et 8h le matin.

Ce chiffre tombe à 20 % environ à midi et seulement 14 % le soir.

- Entre 7h et 8h, les déplacements domicile-travail directs représentent 34 % de tous les déplacements. Mais, si on ajoute les déplacements enchaînés, on constate que 54 % des déplacements ont pour destination le travail. Ceci met en évidence le caractère très structurant de l'activité « travail ».

- Le soir, ce phénomène est moins marqué puisque les déplacements directs ou enchaînés mettant en lien le domicile et le travail ne représentent, au maximum, que 32 % du total des déplacements. Ceci traduit notamment des retours au domicile après le travail (qu'ils soient directs ou non) plus étalés dans le temps.





Part horaire des déplacements domicile-travail directs et enchaînés

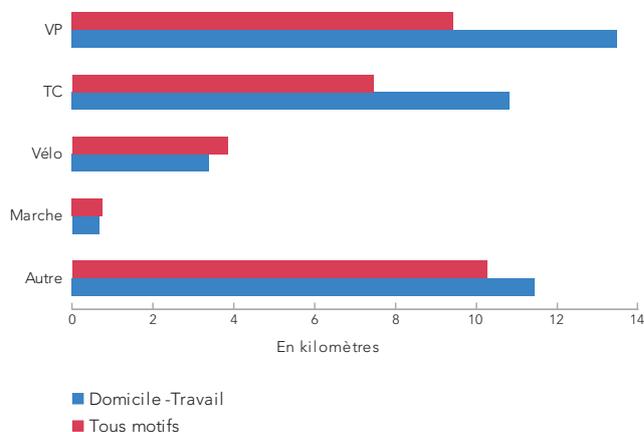
## Des distances de déplacements domicile-travail plus élevées que celles des autres motifs

- La distance moyenne d'un déplacement direct domicile-travail est de 12 km. Les déplacements domicile-travail sont plus longs que les déplacements réalisés pour d'autres motifs : 5,4 km de plus en moyenne.
- Plus d'un tiers des déplacements directs domicile-travail des Girondins ont une distance inférieure à 5 km et pourraient potentiellement être réalisés en modes alternatifs à la voiture.
- 20 % des déplacements domicile-travail sont supérieurs à 16 km.
- Des différences sensibles existent selon le lieu de résidence : alors qu'un habitant de la Cub parcourt en moyenne 8 km, une personne résidant hors de l'agglomération réalise 16 km.

- La moitié des déplacements domicile-travail des résidents de la Cub font moins de 6 km. Si on s'intéresse aux habitants de l'agglomération hors Cub, cette proportion chute à moins de 30 %.
- 30 % des déplacements domicile-travail des personnes résidant hors Cub font plus de 18 km et 10 % des déplacements des personnes qui habitent hors de l'agglomération font plus de 40 km.
- Les modes motorisés assurent des distances plus importantes pour les déplacements domicile-travail que pour l'ensemble des déplacements : +4,1 km pour un déplacement domicile-travail réalisé en voiture et +3,4 km en transports collectifs.
- En revanche, les déplacements domicile-travail réalisés à pied ou en vélo ne sont pas plus longs que les déplacements réalisés, via ces modes, pour les autres motifs. Ils s'établissent respectivement autour de 1 km (marche) et de 4 km (vélo) : il y a là sans doute un effet de seuil lié à l'usage des modes actifs.



Distance moyenne d'un déplacement (tous modes) domicile-travail selon la zone de résidence



Distance moyenne de déplacement selon le mode

## Les personnes qui travaillent parcourent quotidiennement de plus longues distances

La distance moyenne cumulée par individu sur l'ensemble de la journée selon le secteur de résidence		
	Ensemble des individus ayant réalisé au moins un déplacement domicile-travail	Ensemble des individus
Cub	28 km	22 km
Agglomération hors Cub	51 km	41 km
Agglomération	32 km	26 km
Hors agglomération	57 km	45 km
Gironde	42 km	33 km

- Pour les individus qui réalisent au moins un déplacement domicile-travail, la distance moyenne quotidienne totale consacrée aux déplacements domicile-travail représente 56 % de la distance moyenne quotidienne de l'ensemble de leurs déplacements (tous motifs) ce qui confirme le caractère structurant de ce type de déplacements.

- Chaque jour, près de 8 millions de kilomètres sont réalisés par les habitants de la Gironde pour leurs déplacements directs domicile-travail. Les déplacements domicile-travail sont donc responsables de 23 % des kilomètres totaux parcourus par jour alors qu'ils ne représentent que 14 % du nombre total de déplacements.

- Les habitants de la Cub réalisent, chaque jour, près de la moitié du volume des déplacements domicile-travail mais seulement 32 % des kilomètres totaux parcourus pour ce motif. Les personnes qui résident hors agglomération n'effectuent que 13 % du volume quotidien de ces déplacements mais 52 % des kilomètres.

## Le lieu de résidence influence peu la durée du déplacement

- Un déplacement domicile-travail dure en moyenne 23 min en Gironde soit 4 min de plus qu'un déplacement pour tout autre motif.

Pour les résidents de l'agglomération<sup>3</sup> ce temps a augmenté entre 1998 et 2009 passant de près de 21 min à un peu plus de 23 min.

- Alors que la distance moyenne d'un déplacement domicile-travail varie sensiblement selon le lieu de résidence, la durée moyenne est à peu près la même quel que soit le lieu de résidence.

Ainsi, la distance moyenne d'un déplacement domicile-travail réalisé par les personnes qui résident hors agglomération est deux fois plus importante que celle des habitants de la Cub alors que la durée moyenne de ce déplacement est légèrement inférieure (21 min contre 23). On peut mettre en parallèle à cette situation :

- la plus grande saturation des réseaux routiers et les modes de régulation de la circulation automobile dans le centre de l'agglomération ;

- un recours plus important aux modes actifs et aux transports collectifs qui représentent 26 % des déplacements domicile-travail des habitants de la Cub contre 13 % pour les personnes qui résident hors agglomération.

Distances et durées moyennes d'un déplacement domicile-travail selon la zone de résidence			
	Distance (km)	Durée (minutes)	Vitesse (km/h)
Cub	8	23	21
Agglomération hors Cub	14	23	37
Agglomération	10	23	26
Gironde hors agglomération	16	21	29
Gironde	12	23	31

- Les personnes réalisant au moins un déplacement domicile-travail passent en moyenne 87 min chaque jour dans les transports (tous modes confondus), contre 83 min pour l'ensemble de la population girondine.

Le fait d'être actif augmente les durées et surtout les distances quotidiennes de déplacements.

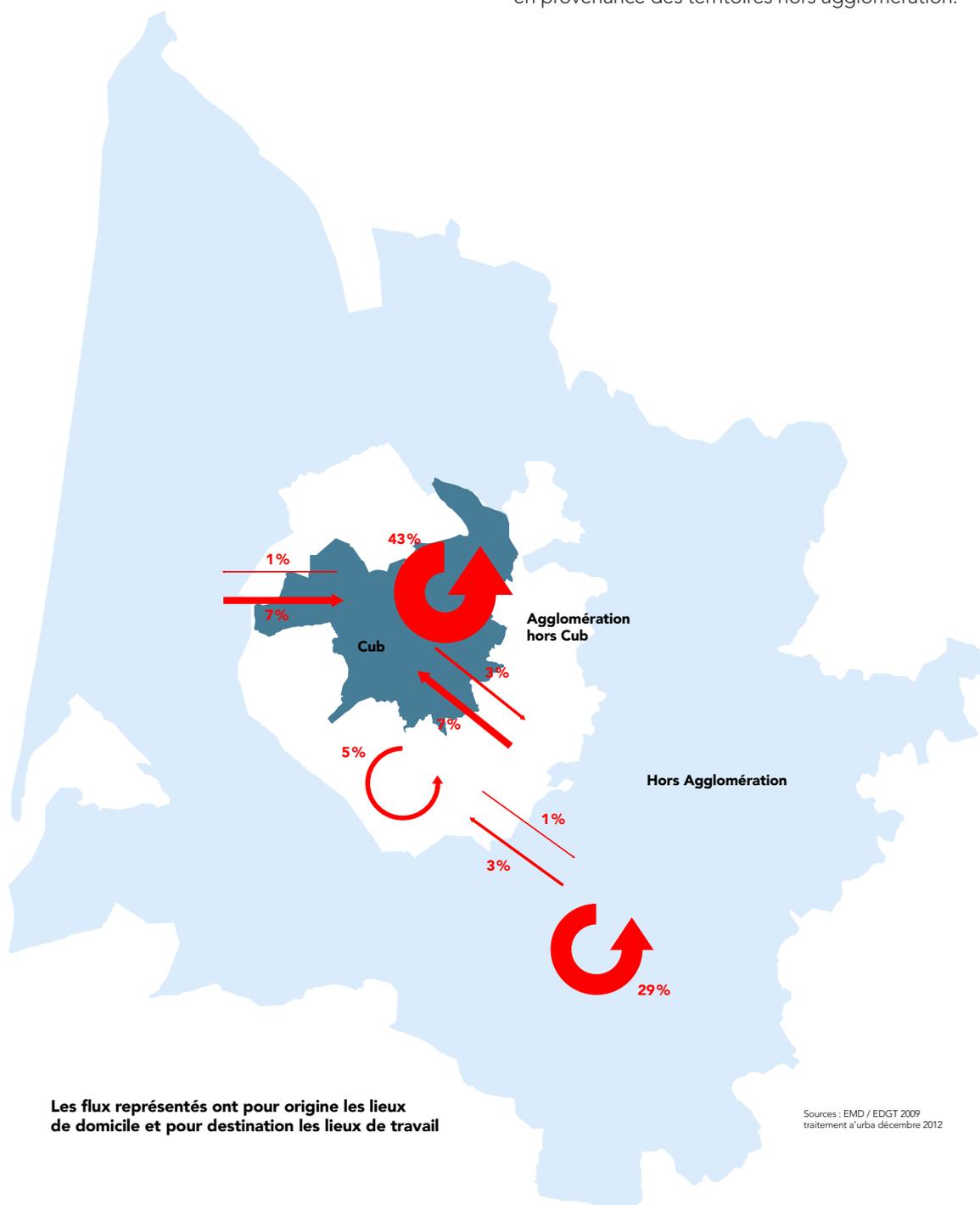
<sup>3</sup> L'évolution des parts modales entre 1999 et 2009 n'est disponible que sur l'agglomération car les enquêtes n'ont été étendues à l'ensemble du département qu'en 2009.

## Des déplacements d'échanges domicile-travail entre grands territoires peu nombreux<sup>4</sup>

- Près de 355 000 déplacements directs entre le domicile et le travail ont lieu quotidiennement.
- 44 % de ces déplacements sont internes à la Cub (soit un peu moins de 155 000 déplacements) et 29 % (c'est-à-dire un peu plus de 100 000) ont lieu au sein des territoires hors agglomération. Les autres relations sont bien moindres.

- Les déplacements pour motif travail à destination de la Cub en provenance des territoires hors Cub ne représentent que 14 % du volume total des déplacements pour ce motif soit 50 000 déplacements quotidiens.

Ils se répartissent à parts égales entre déplacements en provenance de l'agglomération (hors Cub) et déplacements en provenance des territoires hors agglomération.



### La géographie des déplacements domicile-travail en Gironde par grand territoire

<sup>4</sup> Ne sont ici analysés que les déplacements directs dont l'origine est le domicile des personnes enquêtées et la destination, leur lieu de travail ; les retours au domicile ne sont donc pas intégrés ce qui permet de montrer la plus ou moins grande attractivité des différents territoires en matière d'emplois.

## Ce qu'il faut retenir :

**Les déplacements directs domicile-travail représentent 14 % du total des déplacements quotidiens** (soit 660 285 déplacements) mais **23 %** (soit près de 8 millions de km) du total des kilomètres parcourus chaque jour par les Girondins.

**À l'heure de pointe du matin, 54 % des déplacements sont liés aux déplacements domicile-travail** (qu'ils soient directs ou enchaînés). Des initiatives sur l'aménagement des horaires de travail semblent donc à envisager.

Le motif travail génère **une utilisation accrue de la voiture et un recours très faible à la marche**. De plus, l'utilisation de la voiture se fait quasiment toujours en solo.

**La distance moyenne d'un déplacement domicile-travail s'établit à 12 km, soit 5,4 km de plus qu'un déplacement effectué pour un autre motif**. Des démarches pour favoriser les modes actifs sont à développer car 26 % des déplacements domicile-travail quotidiens font moins de 5 km et sont réalisés en voiture.

Alors que la distance moyenne d'un déplacement domicile-travail varie du simple au double selon la zone de résidence, **le temps de déplacement est quasiment équivalent** (autour de 20 minutes).

## 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<sup>er</sup> 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 :

Les déplacements entre le domicile et le travail en Gironde, a'urba, février 2013, 50 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.
- La mobilité liée aux achats dans l'agglomération bordelaise et dans l'ensemble de la Gironde, a'urba, octobre 2012, 61 p.
- Analyse des déplacements secondaires et des chaînes de déplacements, a'urba, octobre 2012, 66 p.

Ces études sont téléchargeables sur le site de l'a-urba : [www.aurba.org](http://www.aurba.org)

