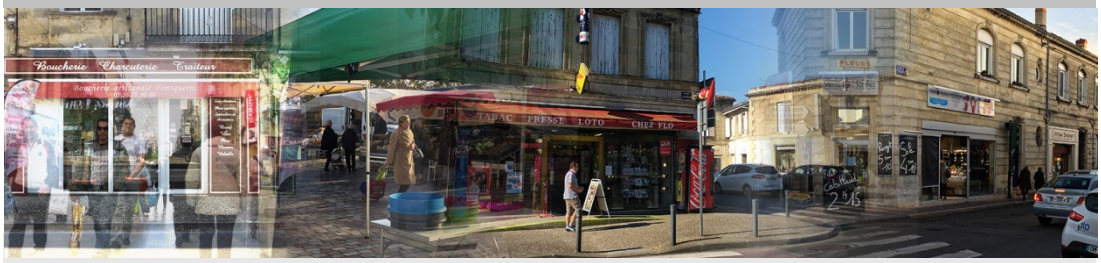


L'accès aux commerces et équipements de la vie quotidienne

Résultats d'une enquête quantitative sur les usages et attentes des habitants dans l'aire métropolitaine de Bordeaux

Rapport d'étude

14/11/2017

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

Réalisée notamment en lien avec Bordeaux Métropole, le Conseil départemental de la Gironde et le syndicat mixte ayant compétence sur le SCoT de l'aire métropolitaine de Bordeaux (Sysdau), cette étude vise à mieux connaître les pratiques d'accès aux commerces, services et équipements du quotidien dans l'aire métropolitaine bordelaise. Quels sont les équipements les plus fréquentés ? Par qui le sont-ils ? Se rend-on à celui qui est le plus proche de chez soi ? Les habitants sont-ils satisfaits des caractéristiques de l'offre sur leur territoire ou bien connaissent-ils des désagréments ?

Équipe projet

Sous la direction de
Cécile Rasselet

Chef de projet
Nathanaël Fournier

Équipe projet
Lionel Bretin
Jérôme Fuseau
Cassandre Gattepaille
Emmanuelle Goïty
Fabian Igouazi
Daniel Naïbo
Caroline de Vellis

Composition de l'étude

Le premier chapitre, à vocation introductive, présente la problématique et ses enjeux. Le chapitre 2 développe la méthodologie de l'enquête quantitative. En exposant les résultats de l'enquête, le chapitre 3 définit les équipements de la vie quotidienne et présente les pratiques et les opinions de la population en la matière. Le chapitre 4 rassemble les principaux résultats et en tire de premiers enseignements.

Résumé 7

1 | Introduction 10
1.1 | Délimitation des équipements faisant l'objet de l'étude 10
1.2 | Enjeux liés aux équipements de la vie quotidienne 11
1.3 | Pour une meilleure connaissance des pratiques et des attentes de la population 12

2 | Méthodologie 16

3 | Résultats 23
3.1 | Identification des équipements de la vie quotidienne 23
3.2 | Équipements de la vie quotidienne et catégories de la population 29
3.3 | Les déplacements vers les équipements de la vie quotidienne 33
3.3.1 | Le lieu d'origine des déplacements 33
3.3.2 | Les moyens de transport 34
3.3.3 | Le temps de déplacement 36
3.4 | Le poids de la proximité dans les pratiques d'accès aux équipements 39
3.4.1 | La sélection des commerces alimentaires 39
3.4.2 | Les motifs d'une insuffisante fréquentation des équipements sportifs . 41
3.5 | Les contraintes liées aux accès aux équipements de la vie quotidienne 44
3.5.1 | La contrainte liée au temps d'accès 44
3.5.2 | La contrainte liée aux horaires d'ouverture 48
3.5.3 | L'insuffisance de l'offre d'équipements à proximité du domicile 51

4 | Conclusions 60
4.1 | Synthèse des résultats 60
4.2 | Enseignements 63
4.2.1 | Aspects méthodologiques 63
4.2.2 | Considérations de politique publique 64

5 | Annexe 68

Résumé

Dans un contexte de croissance démographique et alors que les projets engagés en matière de grands équipements structurants sont achevés ou sur le point de l'être, la question des équipements de la vie quotidienne retrouve aujourd'hui une certaine visibilité à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise : ambitions de redynamisation des centres-villes commerçants et/ou de sauvegarde de certains linéaires commerciaux, projets d'extension ou de nouvelles constructions d'écoles, rénovations de piscines dégradées et planification de nouveaux bassins…

De tels projets, et d'autres à l'avenir, renvoient à des enjeux de qualité de vie, d'équité territoriale, mais aussi d'animation de l'espace public ou de santé publique. Ils supposent, dans un contexte budgétaire tendu pour les collectivités territoriales, de mieux connaître les pratiques et les attentes des habitants, afin de mieux identifier les besoins et définir les priorités.

Sur la base d'une enquête quantitative réalisée auprès de plus de 1 500 habitants du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise[1], la présente étude a pour double ambition de proposer une définition objectivée des équipements de la vie quotidienne, et de mieux connaître les comportements et les contraintes potentiellement ressenties en matière d'accès à ces équipements, dans un contexte où les usages et les attentes de la population évoluent.

Le recueil des pratiques d'accès de la population vers quarante types d'équipements a notamment permis d'objectiver un panier de 14 équipements de la vie quotidienne, définis comme ceux qu'une partie significative des habitants fréquentent chaque semaine.

L'accès aux services offerts par ces équipements continue de manière presqu'exclusive à impliquer un déplacement (des alternatives numériques n'existent bien souvent pas), et le domicile reste encore majoritairement le lieu de départ. Néanmoins, les accès sont loin d'être toujours réalisés à l'équipement le plus proche du domicile, la décision des usagers et consommateurs dépendant d'un grand nombre d'autres facteurs. Corrélativement, il apparaît que le degré de contrainte rencontrée par les habitants dans leur accès aux équipements ne se

1 | Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'aire métropolitaine de Bordeaux porte sur un vaste périmètre regroupant huit établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) (dont Bordeaux Métropole) et compte près d'un million d'habitants.

confine pas à la durée du déplacement. Les horaires d'ouverture, la diversité et la qualité de l'offre de services, des considérations de coûts, etc. jouent un rôle non négligeable.

Ces conclusions invitent à réviser les méthodologies habituellement mobilisées pour évaluer les degrés de contrainte de l'accès aux équipements, mais aussi à réfléchir à de nouvelles pistes de politique publique, tenant davantage compte des situations concrètes des catégories de population potentiellement les plus concernées (femmes avec jeunes enfants, personnes âgées, ménages non motorisés, etc.).

1 | Introduction

1 | Introduction

1.1 | Délimitation des équipements faisant l'objet de l'étude

Dans leur vie quotidienne, les habitants d'un territoire (mais c'est aussi le cas, plus largement, des autres usagers éventuels : touristes, travailleurs, etc.) éprouvent le besoin de recourir à certains services provenant de prestataires extérieurs.

Beaucoup de ces services sont accessibles directement au sein du domicile (électricité, arrivée d'eau, téléphone, internet fixe et/ou mobile, télévision, radio…) ou à proximité immédiate de celui-ci (collecte des déchets, évacuation des eaux usées, accès à la voirie…). D'autres services impliquent un échange à distance avec leur prestataire. Cette interaction à distance peut dans certains cas s'opérer par téléphone et/ou via Internet : c'est le cas pour plusieurs lignes de service proposées par des opérateurs de services publics (mairies, conseils départementaux, Caf, Pôle emploi…) ou privés (banques, commandes et livraisons de produits culturels, manufacturés, alimentaires…).

Enfin, l'échange à distance avec un prestataire peut impliquer de se déplacer hors de son domicile. Malgré le développement de l'Internet, cela reste vrai pour un grand nombre de services, soit parce qu'il n'existe pas d'alternative en ligne (piscines, retraits d'argent liquide…), soit parce que les usages en ligne n'ont qu'une « part de marché » partielle voire limitée par rapport aux accès physiques (super et hypermarchés, achat de timbres poste, télémédecine…).

Les équipements qui font l'objet de cette étude sont des lieux physiques qui supposent un déplacement en dehors du domicile, qui sont susceptibles d'accueillir du public, et dans lesquels il est possible d'accéder à des services. Cette définition est volontairement très englobante, de manière à s'intéresser à l'ensemble des sites physiques dans lesquels la population peut se rendre, quelle que soit la thématique de son offre (commerciale, sportive, scolaire, culturelle…). De la même façon, l'objet d'étude est indépendant du caractère public, privé ou mixte de la structure qui porte l'équipement, dans la mesure où dans leur vie quotidienne, les habitants d'un territoire ont besoin d'accéder indifféremment aux uns et aux autres.

Deux types d' « équipements » du territoire (au sens d'espaces artificialisés potentiellement ouverts au public) ont toutefois été exclus de l'étude :

- Les lieux de travail (entreprises, administrations, usines…) et d'études (universités, grandes écoles…), parce que leurs stratégies d'implantation et les problématiques de leur accessibilité font déjà l'objet d'études spécifiques ;

- Les équipements liés à la mobilité et aux déplacements, puisque le service qu'ils rendent est dans une large mesure indirect, en offrant des facilités pour accéder à d'autres équipements ou services. Rentrent par exemple dans cette catégorie les voiries automobiles, les lignes, arrêts et stations de transport en commun, mais aussi les espaces publics principalement destinés à la mobilité des piétons.

Cette étude s'intéresse aux équipements ainsi définis, en cherchant spécialement à cibler ceux qui concernent la vie quotidienne des habitants du SCoT.

À cette échelle de l'aire métropolitaine bordelaise, des constats partagés autour d'un certain déficit en grands équipements structurants ont conduit, parallèlement à l'extension du réseau de tramway et aux nouveaux ponts sur la Garonne, à lancer de grands chantiers au cours de la dernière décennie : le nouveau stade multifonctions de Bordeaux-Lac, une salle de concerts et de spectacles d'envergure (l'Aréna), un grand site culturel et touristique (la cité du vin),… Ces réalisations permettent de situer aujourd'hui la métropole bordelaise dans les meilleurs standards des grandes agglomérations françaises.

Ce contexte, ainsi que la dynamique démographique de l'aire métropolitaine bordelaise, a conduit à ce que les équipements qui relèvent au contraire de la vie quotidienne émergent à nouveau dans les débats et les enjeux exprimés par les acteurs publics locaux. Même si cette thématique n'avait bien sûr jamais disparu de l'agenda des acteurs publics locaux, elle retrouve aujourd'hui une visibilité : ambitions de redynamisation des centres-villes commerçants et/ou de sauvegarde de certains linéaires commerciaux, projets d'extension ou de nouvelles constructions d'écoles, rénovations de piscines dégradées et planification de nouveaux bassins…

1.2 | Enjeux liés aux équipements de la vie quotidienne

Ces projets sont naturellement liés à des enjeux plus généraux de politique publique.

Une bonne accessibilité des équipements, commerces et services est utile aux habitants et aux usagers d'un territoire. Au quotidien, ils peuvent ainsi facilement et rapidement s'approvisionner, s'éduquer, se soigner, pratiquer des activités sportives et culturelles, etc. À ces gains en termes de temps, de confort et d'opportunités peuvent s'ajouter des bénéfices psychologiques, liés à la sérénité ou à l'insouciance que peut procurer une forte disponibilité des équipements : l'assurance de pouvoir accéder rapidement et facilement à certains biens et services limite les besoins de s'organiser et d'anticiper, et atténue les conséquences fâcheuses liées à un imprévu (panne de voiture, souci de santé, intempéries…).

Une politique en matière d'équipements de la vie quotidienne peut ainsi conforter et améliorer la qualité de vie individuelle. Ce faisant, elle participe à l'attractivité,

notamment résidentielle, du territoire. Elle peut aussi viser à réduire les inégalités d'accès selon les territoires et/ou selon les catégories d'habitants, afin de contribuer à davantage d'équité et de cohésion territoriales.

Au-delà, l'accessibilité des équipements, commerces et services peut engendrer des effets urbains plus généraux, spécialement lorsqu'elle est liée à une concentration de plusieurs offres de services dans l'espace (sous la forme notamment de marchés forains de centre-ville ou de centre-bourg, ou de pôles de commerces et services en pied d'immeuble).

Les flux de passage générés par la polarité créent une animation et une appropriation de l'espace public. Ces lieux d'intensité d'usage peuvent être appréciés à la fois en tant que fenêtres sur une certaine forme d'effervescence (qui fait spectacle), et comme lieu de rencontres potentielles entre les habitants. Les relations de fidélité entretenues entre les habitants et les commerçants ou prestataires de services peuvent aussi contribuer à un sentiment d'appartenance à son quartier ou à son territoire.

Enfin, la proximité à des commerces et services renforce la probabilité d'un accès à pied ou en vélo, participant à la santé des habitants (activité physique) et éventuellement à une moindre détérioration de l'environnement (faible émission de gaz à effet de serre)[2].

Ces enjeux ne peuvent en outre pas être dissociés d'une réflexion prospective sur des évolutions en cours qui n'ont sans doute pas encore produit tous leurs effets. On peut penser notamment au vieillissement de la population (qui renvoie à des nouvelles attentes et à de nouvelles contraintes), au développement du numérique (qui facilite l'accès à certains services voire permet la création de nouveaux services se substituant ou pas à d'anciens) et au renchérissement des coûts du transport motorisé individuel (qui conduit à augmenter le coût moyen de l'accès aux équipements et peut aussi renforcer le besoin d'équipements de proximité).

1.3 | Pour une meilleure connaissance des pratiques et des attentes de la population

Dans le contexte budgétaire tendu que connaissent les collectivités territoriales, les projets de politique publique en matière d'équipements de la vie quotidienne sont soumis à des choix de plus en plus rationalisés. Ils dépendent de (et doivent s'appuyer sur) trois dimensions :

- des ambitions politiques, qui hiérarchisent les enjeux et les objectifs dans le cadre d'un projet de territoire ;

2 | Ce dernier point fait toutefois l'objet de débats dans la sphère académique, notamment parce que les accès en modes doux vers des commerces de « proximité » se substituent rarement aux accès en voiture réalisés vers d'autres formes de commerces et ne limitent pas leur fréquence.

- un travail avec les opérateurs de service (acteurs privés, associations, acteurs publics indépendants des collectivités locales…), afin de comprendre leurs contraintes et leurs enjeux ;
- enfin, une meilleure connaissance des pratiques et des attentes de la population, afin de s'assurer que les projets répondent aux aspirations des usagers et clients, et que les équipements construits ou redynamisés trouveront leur public.

La présente étude vise à apporter des éclairages nouveaux sur ce troisième axe. Quels sont les équipements les plus fréquentés et à quel rythme ? Par qui le sont-ils ? Se rend-on à l'équipement qui est le plus proche de chez soi ? Les habitants sont-ils satisfaits des caractéristiques de l'offre sur leur territoire ou bien connaissent-ils des désagréments et manifestent-ils des attentes particulières ?

De fait, les études généralement réalisées en matière d'accessibilité aux équipements apportent rarement des réponses à ces questions. En s'appuyant sur des bases de données indiquant la localisation des équipements, elles mettent en évidence les différences territoriales en termes de temps d'accès à un panier d'équipements.

Plus précisément, elles se fondent généralement sur trois étapes clés[3] :

a) la définition - à dire d'experts ou par un comité composé d'élus - d'un panier d'équipements ;
b) l'adoption – souvent implicite – de plusieurs hypothèses de comportements et d'usages (généralement les deux hypothèses suivantes : l'accès à l'équipement se fait en voiture et vers celui qui est le plus proche du domicile ; les habitants subissent une contrainte qui est une fonction croissante de la distance spatio-temporelle qui les sépare des équipements) ;
c) l'exploitation croisée d'un distancier et d'une base de données géocodant les équipements pour estimer la chrono-distance entre les lieux d'habitation et les équipements.

Autant cette dernière étape connaît régulièrement des raffinements importants (grâce à des bases de données plus complètes et à des distanciers plus précis), autant les deux premières sont rarement interrogées.

Sur la base d'une enquête quantitative réalisée auprès des habitants du SCoT, la présente étude a justement pour double ambition de tenter d'objectiver le choix des équipements considérés (en révélant, sur la base des pratiques, le panier des équipements de la vie quotidienne des habitants de l'aire métropolitaine bordelaise), et de mieux connaître les comportements et les contraintes potentiellement ressenties en matière d'accès à ces équipements, dans un contexte où les usages et les attentes de la population évoluent.

3 | Cf. par exemple la récente étude réalisée par l'INSEE et le CGET à l'échelle nationale, et détaillée par l'INSEE à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine : INSEE-CGET, « L'accès aux services, une question de densité des territoires », *INSEE Première*, n° 1579, janvier 2016 & INSEE, « L'accessibilité aux services de la vie courante : un temps d'accès lié à la densité de population », *INSEE Analyses Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes*, n° 2, janvier 2016.

Les questions posées aux enquêtés[4] peuvent se classer en quatre parties principales :

- la fréquence d'accès aux équipements ;
- les modalités d'accès aux équipements ;
- la satisfaction vis-à-vis de l'accès aux équipements et de leur offre territoriale ;
- des informations personnelles sur l'enquêté.

4 | Le questionnaire est reproduit en annexe.

2 | Méthodologie

2 | Méthodologie

L'enquête quantitative a été réalisée en ligne entre les 21 avril et 15 juin 2015. Près de 2 100 personnes ont renseigné le questionnaire, dont 1 524 personnes qui, à la fois, sont âgées de plus de 18 ans, résident sur le territoire du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, et ont répondu à l'ensemble des questions. Les résultats sont établis à partir de ces 1 524 enquêtes. Pour les traitements nécessitant des informations géographiques précises sur le lieu de résidence des répondants, les résultats sont établis à partir des 1 460 répondants (parmi les 1 524) qui ont renseigné leur adresse[5].

Le choix de la passation d'un questionnaire en ligne a résulté de deux considérations : l'équipement des Français en termes d'accès à internet atteint désormais des taux proches de ceux de la téléphonie fixe, et une forte progression du taux d'accès et du taux de pratique a été constatée ces dernières années au sein des catégories qui étaient les moins équipeés (notamment ménages modestes, personnes âgées)[6]. En outre, les enquêtes en ligne sont plus simples d'utilisation et présentent un coût moins élevé que d'autres modes d'enquête, tandis que les biais qu'elles peuvent introduire sur les résultats paraissent de plus en plus commensurables à ceux des autres modes d'enquêtes.

En revanche, un dispositif en ligne oblige à produire un questionnaire court (afin d'éviter les abandons en cours d'enquête) et particulièrement compréhensible (l'enquêté ne pouvant pas s'appuyer sur un interlocuteur pour obtenir des explications ou des reformulations). Le questionnaire a donc été limité aux questions jugées prioritaires pour les fins de l'étude et à des formulations simplifiées. Les phases de test du questionnaire ont ainsi conduit à supprimer certaines nuances qui auraient pourtant été intéressantes (à titre d'exemple, la distinction entre supermarchés et hypermarchés a dû être abandonnée au profit d'une catégorie englobant ces deux types d'équipements).

Afin d'améliorer la représentativité de l'échantillon, la diffusion du questionnaire a été diversifiée :

- L'enquête était accessible en ligne sur le site internet de l'a-urba ;
- Une sollicitation par courriel a été adressée à 50 000 habitants de l'aire métropolitaine de Bordeaux ; un fichier d'adresses électroniques a été obtenu auprès d'un prestataire de service, en constituant un échantillon

5 | L'enquête a été administrée à partir du logiciel libre Limesurvey. Celui-ci offre notamment une grande variété de types de questions, et permet de contrôler l'URL du répondant, afin d'éviter qu'une même personne ne réponde plusieurs fois.
6 | Cf. Crédoc, *La diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française*, juin 2014 et INSEE, *Tableaux de l'économie française*, édition 2016, chapitre 6.3.

représentatif de la population du SCoT tenant compte du lieu d'habitation, de l'âge et de la situation professionnelle ;
- Les collectivités partenaires de l'étude ont relayé la diffusion via leur site internet (conseil départemental, communautés de communes du SCoT) ou sur leur intranet (Bordeaux Métropole) ;
- Plusieurs associations ont diffusé le questionnaire auprès de leurs adhérents ;
- Enfin, un point d'étape réalisé à l'atteinte des 1000 premiers questionnaires ayant mis en évidence la faible représentation des résidents des quartiers « politique de la ville » et des jeunes adultes, le questionnaire a également été administré sur le terrain en face à face auprès de 80 personnes.

Au total, plus des deux tiers des réponses complètes ont été liés à la sollicitation par courriel. La figure 1 décrit la répartition des 1524 enquêtés selon des critères démographiques, géographiques et de situation professionnelle.

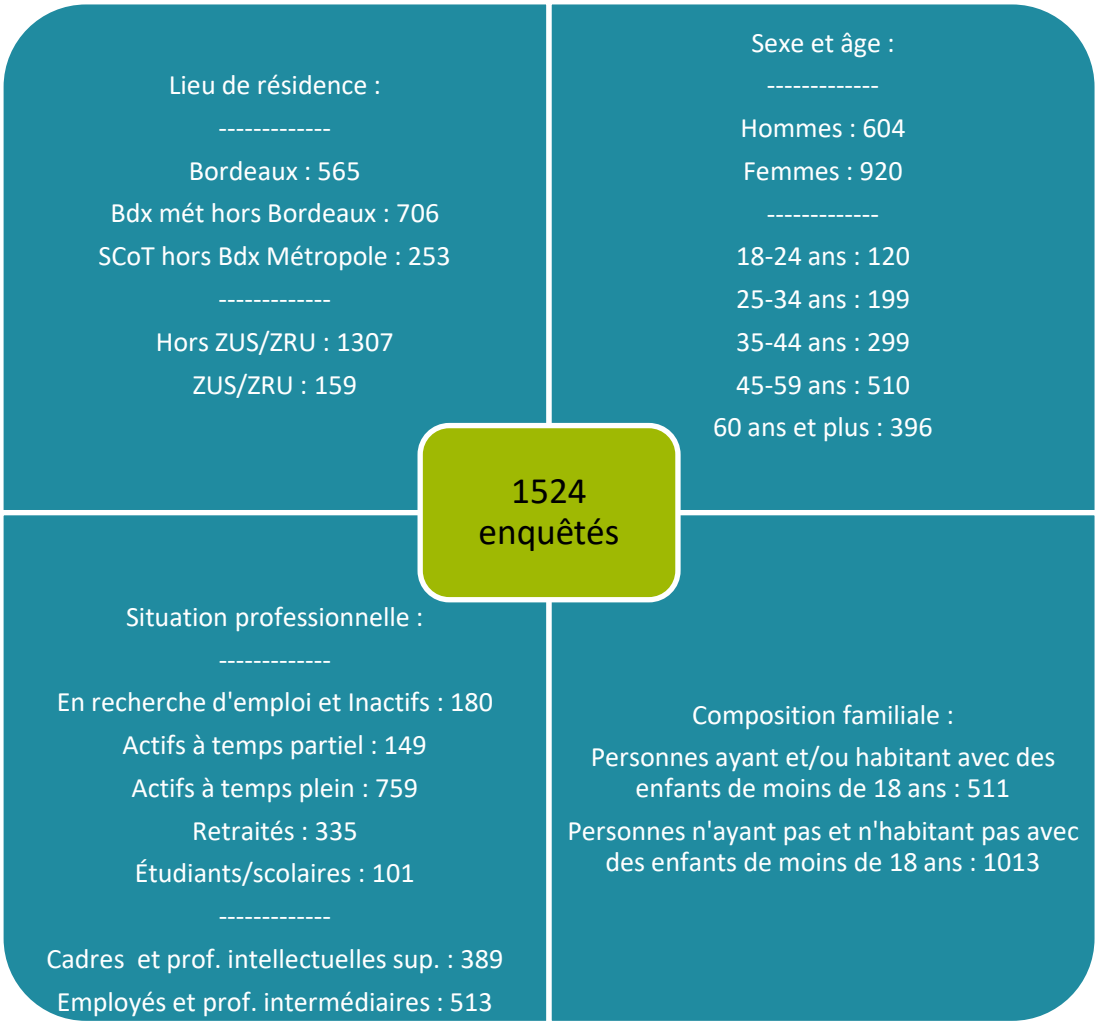
La plupart des segments de population ont obtenu un nombre suffisant de répondants pour garantir une exploitation. On notera toutefois que les catégories « Étudiants/scolaires » et « 18-24 ans » n'ont recueilli qu'un peu plus de 100 réponses, conduisant à des résultats qu'il faudra parfois lire avec prudence. En outre, seuls deux regroupements de professions et catégories socioprofessionnelles (cadres et professions intellectuelles supérieures d'une part, et employés, techniciens et professions intermédiaires d'autre part) ont recueilli suffisamment de répondants pour pouvoir faire l'objet d'une exploitation segmentée. Les autres catégories proposées dans le questionnaire (Agriculteur exploitant, Artisan, commerçant et chef d'entreprise, et Ouvrier) ont chacune obtenu moins de 65 réponses.

Afin d'obtenir des résultats représentatifs des pratiques et des opinions de la population du SCoT, un redressement a été opéré, visant à caler l'échantillon brut sur la structure de la population. Cette étape a été réalisée en s'appuyant sur les caractéristiques socio-géographiques ayant le plus d'influence sur le comportement des répondants. Une première analyse fondée sur les résultats non redressés a ainsi permis d'identifier les variables suivantes qui, une fois croisées, ont été utilisées pour l'élaboration de la base pondérée :

- La situation professionnelle des répondants. Cinq classes ont été distinguées : Étudiants/scolaires, Actifs à temps plein, Actifs en temps partiel, Inactifs/en recherche d'emploi et Retraités.
- Le sexe des répondants : Hommes, Femmes.
- Le secteur d'habitation des habitants, en distinguant trois zones géographiques : Bordeaux, le territoire de Bordeaux Métropole hors Bordeaux, et le territoire du SCoT hors Bordeaux Métropole. Ce découpage géographique, à l'évidence très schématique, a pour seule ambition de faciliter le repérage de l'influence des différentiels de densité sur les comportements et sur les contraintes ressenties en matière d'accès aux équipements. L'encadré 1 ci-après précise le découpage géographique retenu et présente

des données de cadrage sur le taux d'équipement et sur la densité d'équipements dans ces trois territoires, en s'appuyant sur une sélection d'équipements de la vie quotidienne.

Figure 1 – Répartition de l'échantillon brut



Cette étape de redressement permet à l'enquête de refléter aussi fidèlement que possible les pratiques et les opinions des habitants du territoire de l'aire métropolitaine en matière d'équipements de la vie quotidienne. Une réserve doit toutefois être notée : même s'il est apparu que les professions et catégories socioprofessionnelles n'exercent qu'une influence modérée sur la plupart des thématiques étudiées ici, l'échantillon sous-estime clairement la catégorie « ouvriers » et surestime la catégorie « cadres et professions intellectuelles supérieures ». Certains des résultats qui suivent devront ainsi être regardés avec prudence. C'est le cas notamment lorsqu'ils portent sur les fréquences d'accès à des équipements spécifiques où le statut social peut exercer une influence non négligeable (magasin bio, drive…).

Encadré 1 – Données de cadrage

Carte 1 – Le territoire du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise et le découpage adopté

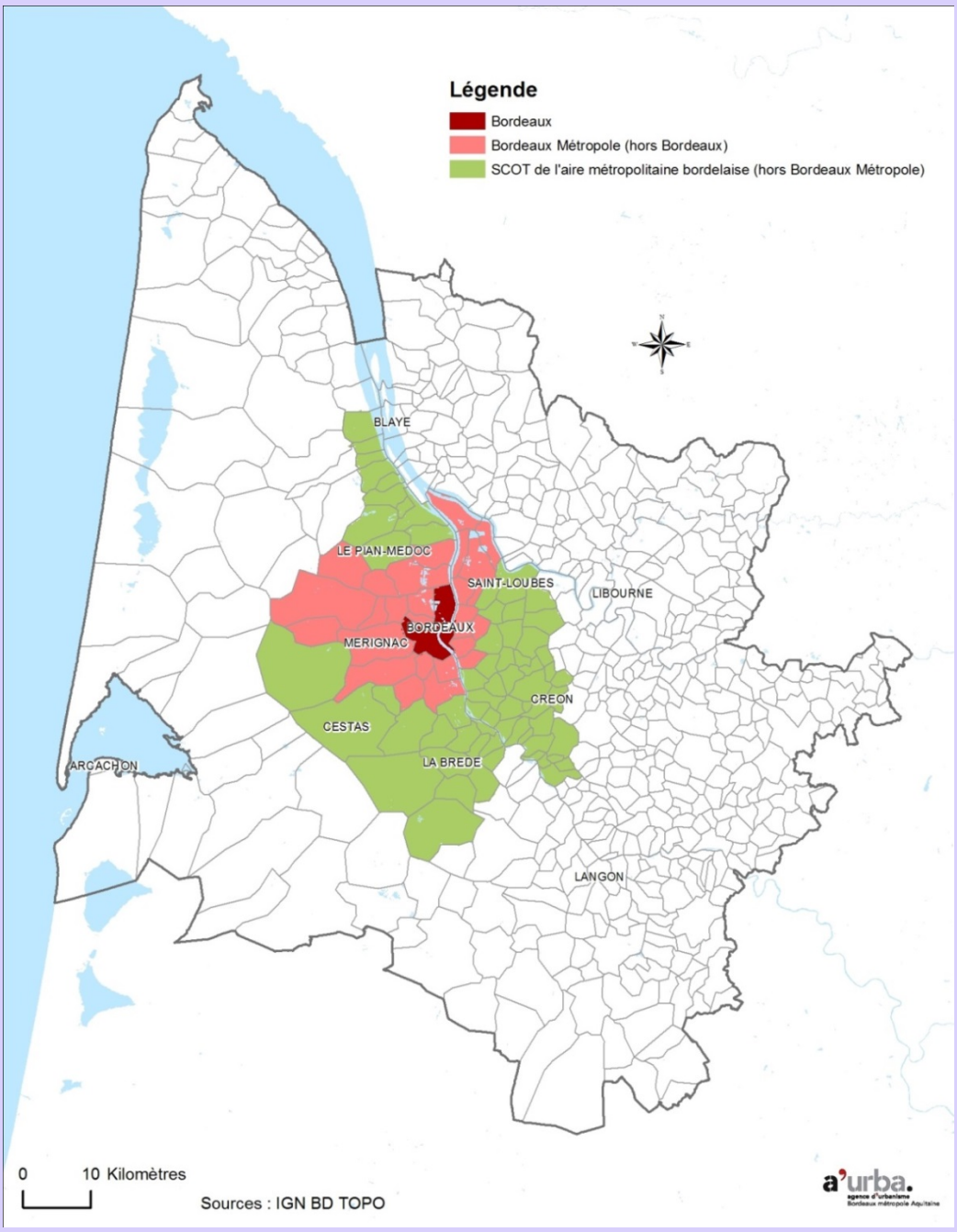


Tableau 1 – taux d'équipement et densité d'équipements par type de territoires girondins

	Taux d'équipement (nb d'équipements pour 10 000 habitants) Bordeaux = base 100				Densité d'équipements (nb d'équipements aux 10 km²) Bordeaux = base 100			
	Bordeaux	Bdx Métropole hors Bordeaux	SCoT hors Bordeaux Métropole	Gironde à dominante périurbaine et rurale*	Bordeaux	Bdx Métropole hors Bordeaux	SCoT hors Bordeaux Métropole	Gironde à dominante périurbaine et rurale*
Boulangerie	100	83,1	85,9	112,2	100	16,2	2,8	1,3
Boucherie charcuterie	100	56,5	83,2	118,6	100	11,0	2,7	1,3
Épicerie	100	23,7	22,0	67,5	100	4,6	0,7	0,8
Supérette	100	21,7	22,1	90,1	100	4,2	0,7	1,0
Supermarché	100	95,9	116,3	147,2	100	18,7	3,8	1,7
Hypermarché	100	155,8	274,1	167,0	100	30,3	9,0	1,9
École élémentaire	100	100,8	149,1	170,6	100	19,6	4,9	1,9
École maternelle	100	136,7	107,9	60,7	100	26,6	3,5	0,7
Piscine & baignade aménagée	100	151,8	45,7	546,6	100	29,6	1,5	6,2
Salle multisports (gymnase)	100	180,9	174,4	207,1	100	35,2	5,7	2,3
Tennis	100	184,4	632,5	995,2	100	35,9	20,8	11,3
Terrain de grands jeux	100	256,6	548,2	864,6	100	50,0	18,0	9,8
Banque, Caisse d'épargne	100	52,6	37,1	45,7	100	10,2	1,2	0,5
Librairie papeterie journaux	100	38,0	35,2	43,0	100	7,4	1,2	0,5
Restaurant	100	30,9	27,1	45,0	100	6,0	0,9	0,5
Station service	100	251,7	365,5	440,3	100	49,0	12,0	5,0

* Communes de la Gironde en dehors du SCoT de l'aire métropolitaine de Bordeaux, des unités urbaines de Libourne et d'Arcachon-La Teste et de la communauté de communes du bassin d'Arcachon nord Atlantique (Coban).
Sources INSEE (BPE 2015, RP 2014), traitements a'urba
Guide de lecture : par rapport à la ville centre, le taux d'équipement en boulangeries est plus faible d'environ 15 % dans les périphéries bordelaises, mais plus élevé d'environ 12 % dans les communes de la Gironde à dominante périurbaine et rurale. *Nota bene* : la base 100 est utilisée pour faciliter les comparaisons à la fois entre territoires et entre catégories d'équipements. Pour chaque type d'équipements, les valeurs calculées ont été divisées par la valeur obtenue dans la ville de Bordeaux et multipliées par 100.

Le taux d'équipement rapporte le nombre d'équipements localisés dans un secteur géographique à la population résidente.

Lorsqu'on les compare à la ville centre, les autres secteurs de l'aire métropolitaine affichent des taux d'équipement généralement supérieurs en matière d'établissements scolaires (sans préjuger du nombre de classes ni du nombre

d'enfants par classe), d'équipements sportifs (à l'exception des piscines dans le SCoT hors Bordeaux Métropole), de stations-service et de grandes et moyennes surfaces alimentaires. Ils présentent cependant un déficit en termes de commerces qui trouvent leur localisation préférentielle dans les centres-villes, tels que les banques, librairies/marchands de journaux, restaurants et surtout les épiceries et supérettes, qui y sont entre quatre et cinq fois moins nombreuses par habitant qu'à Bordeaux.

Le taux d'équipement en boulangeries y est également inférieur, mais reste à des niveaux proches de celui de Bordeaux (autour de 85 %), tandis que les boucheries-charcuteries connaissent surtout un déficit dans la proche périphérie bordelaise.

La densité d'équipements, qui rapporte le nombre d'équipements présents à la superficie d'un secteur géographique, montre pour sa part un net gradient centre-périphérie quels que soient les types d'équipements, avec une diminution sensible à mesure que l'on s'écarte du cœur de l'agglomération.

Au total, l'implantation des équipements majoritairement publics (scolaires et sportifs) traduit une stratégie d'aménagement du territoire qui compense la faible densité de population par des taux d'équipement élevés.

La localisation des équipements privés est plus complexe, reflétant en partie des opportunités foncières (hypermarchés), des différences de modes de vie (stations-service, épiceries...), et/ou des stratégies d'implantation privilégiant des secteurs à forte visibilité ou commercialité (banques, restaurants, boucheries...).

Boucherie Charcuterie Traiteur
TABAC PRESSE LOTO CHEZ FLO
FLEURS

3 | Résultats

3 | Résultats

3.1 | Identification des équipements de la vie quotidienne

L'enquête vise tout d'abord à déterminer les équipements qui sont à la fois fréquentés par une large partie de la population et ce sur un rythme élevé.

Aussi bien la première partie du questionnaire invitait-elle les enquêtés à indiquer leur fréquence d'accès à certains équipements au cours des trois derniers mois (jamais, moins d'une fois par mois, entre une et trois fois par mois, une fois par semaine ou plus)[7].

À cette fin, une série de presque 40 types d'équipements a été soumise aux enquêtés. La nécessité de maintenir la durée du questionnaire dans des proportions raisonnables a obligé à présélectionner une liste d'équipements qui auraient le plus de chance de ressortir comme les plus fréquemment visités par le plus grand nombre de personnes. Cette étape s'est appuyée sur des informations tirées d'études déjà existantes[8] et, lorsque nécessaire, sur des échanges et des arbitrages au sein du groupe projet.

Plusieurs types d'équipements ont dû être subsumés dans une seule catégorie, soit en raison de la difficulté pratique que pouvaient avoir les enquêtés à les différencier (c'est le cas des super et hypermarchés), soit parce que les offres de deux équipements potentiellement distincts sont, dans de nombreux cas, réunies dans un seul et même lieu physique (bureau de tabac/PMU/marchand de journaux, banque/distributeur automatique de billets, école maternelle/école primaire, collège/lycée…).

Cette première partie de l'enquête permet de classer les équipements de deux façons :

- selon le volume de la population qui les fréquente, fût-ce de manière peu régulière ;

7 | Le seuil des trois derniers mois a paru suffisamment court pour garantir que les enquêtés se souviendraient de leurs accès aux équipements sur cette période, et suffisamment long pour évaluer les équipements faisant l'objet d'un accès, fût-ce à une fréquence faible. Par souci de cohérence et en vue d'effectuer des comparaisons pertinentes, les questions relatives aux fréquences d'accès ont été posées de la même manière pour l'ensemble des équipements. Toutefois, afin de ne pas alourdir le questionnaire, les équipements sportifs vers lesquels des mineurs sont accompagnés par des adultes ont été regroupés en une seule catégorie, et ont dû être éclatés dans les différents types (piscine, gymnase…) en fonction des informations disponibles par ailleurs sur la pratique sportive des mineurs.

8 | Les études suivantes, qui permettent d'approcher les fréquentations de certaines catégories d'équipements par les Français, ont notamment été consultées : IFOP, *Les Français et le système de santé*, octobre 2013 ; CREDOC, *Enquête commerce*, décembre 2012 ; INSEE, *Participation culturelle et sportive*, Enquête PCV mai 2003 ; INSEE Première, *Où fait-on ses courses ?*, décembre 2014 ; Datar, *Enquête nationale sur les services publics en milieu rural*, août 2005.

- selon l'intensité du rythme d'accès pour la population qui les fréquente.

Les figures 2 et 3 offrent des représentations complémentaires du croisement de ces deux dimensions.

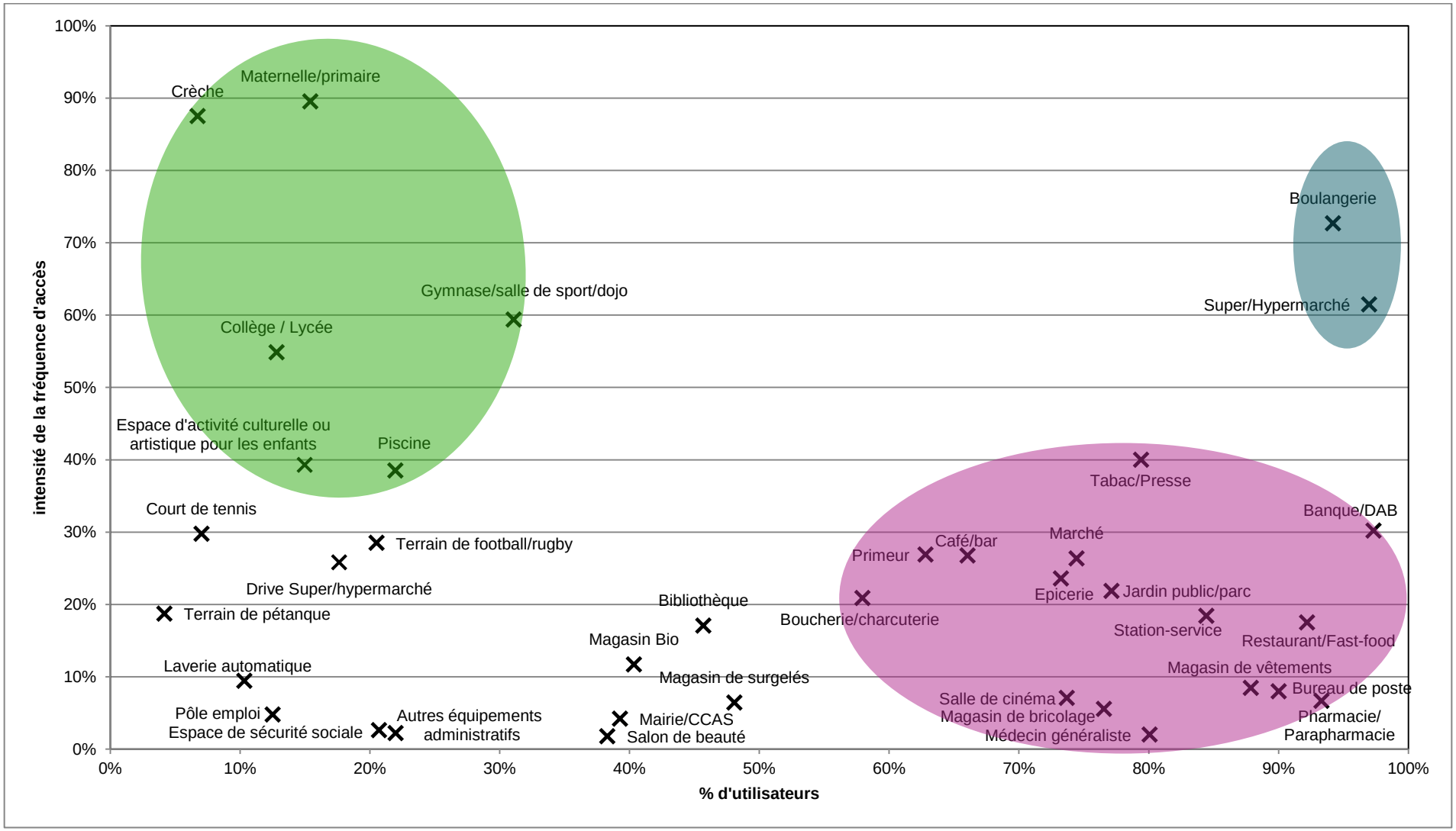
Dans la figure 2, l'axe horizontal classe les équipements selon leur taux d'utilisateurs (c'est-à-dire selon le pourcentage de la population de l'aire métropolitaine qui a fréquenté l'équipement au moins une fois au cours des trois derniers mois) tandis que l'axe vertical les classe selon l'intensité de la fréquence d'accès (c'est-à-dire, au sein des usagers de l'équipement, la part de ceux qui s'y sont rendu une fois par semaine ou plus).

Ce graphique permet de distinguer trois catégories d'équipements :

- Les équipements fréquentés par une grande majorité de la population à un rythme élevé. Seuls deux équipements entrent dans cette catégorie : les boulangeries et les super/ hypermarchés, qu'on pourrait considérer comme les « incontournables du quotidien ».
- Les équipements qui accueillent une majorité de la population, mais avec une fréquence de visite moins élevée. Cette catégorie, située dans le cadran sud-est du graphique, est constituée d'un ensemble hétéroclite d'équipements, qui renvoient pour certains à nouveau à des achats alimentaires (en substitution ou en complément des super/hypermarchés : marchés, épiceries, boucheries-charcuteries, primeurs), pour d'autres à des services utilitaires (distributeurs automatiques de billets [DAB], stations-service…), en passant par des équipements de loisirs ou de détente (cafés-bars, parcs et jardins publics, cinéma, magasins de bricolage…) ou par des services liés à la santé au quotidien (médecins généralistes, pharmacies). Cette catégorie pourrait être dénommée « Nécessités et agréments de la vie quotidienne » ;
- Enfin, les équipements qui concernent une minorité de la population, mais que leurs usagers fréquentent à un rythme élevé. Y figurent aussi bien les lieux d'accueil de la petite enfance et les équipements scolaires9 que les équipements qui proposent, pour les adultes ou les enfants, des activités généralement pratiquées à un rythme hebdomadaire (notamment les piscines et les gymnases/salles de sport). Cette catégorie peut être étiquetée « Accompagnement des enfants et équipements sportifs ». On notera que contrairement aux deux précédentes, cette catégorie est majoritairement composée d'équipements portés et/ou financés par des acteurs publics, et spécialement par des collectivités territoriales.

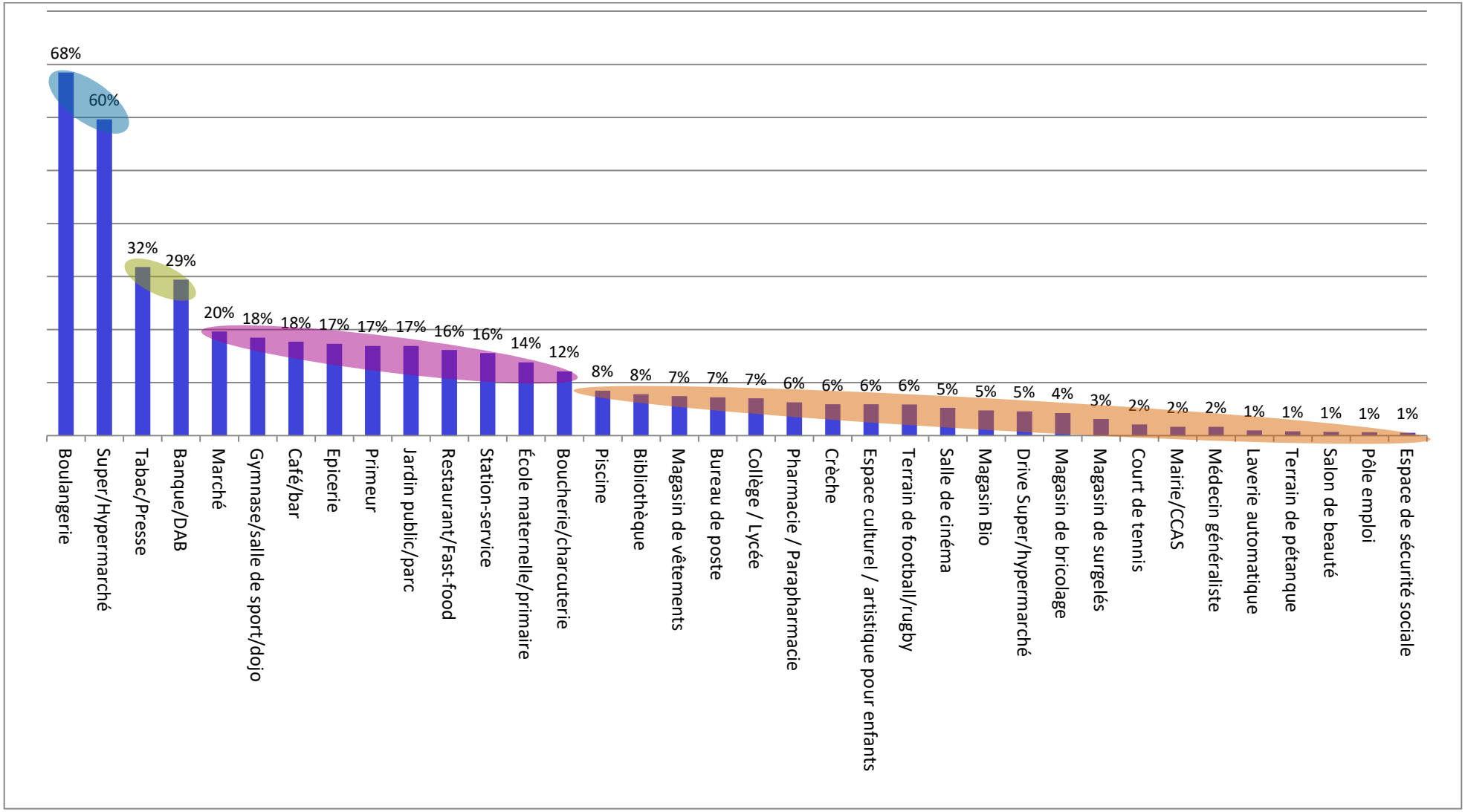
9 | Les enquêtés ayant plus de 18 ans, les accès des personnes mineures aux équipements ne sont ici retracés que de manière indirecte et partielle, lorsque leurs parents ou d'autres proches se déplacent pour les y accompagner.

Figure 2 – Typologie des équipements de la vie quotidienne, en fonction du nombre d'utilisateurs et de la fréquence d'accès



Source : a'urba
Guide de lecture : 7 % des habitants de l'aire métropolitaine bordelaise se sont rendus dans une crèche au cours des 3 derniers mois ; 88 % d'entre eux s'y rendent au moins une fois par semaine.

Figure 3 – Fréquences d'accès hebdomadaires aux équipements



Source : a'urba
Guide de lecture : 68 % de la population de l'aire métropolitaine bordelaise se rend au moins une fois par semaine dans une boulangerie.

Afin de s'intéresser aux équipements dans lesquels une grande partie de la population se rend fréquemment, la figure 3 présente le taux de fréquentation au moins hebdomadaire de chacun des équipements soumis dans le questionnaire. En croisant les deux dimensions distinguées dans la figure 2, ce graphique permet de classer les équipements selon la proportion des habitants du SCoT qui s'y rendent souvent.

Une segmentation en 4 classes a été réalisée à l'aide d'une discrétisation par progression arithmétique[10]. Sans surprise, la boulangerie et les super/hypermarchés se distinguent nettement dans la classe des équipements les plus fréquentés. Viennent ensuite les bureaux de tabac et marchands de journaux, ainsi que les banques et distributeurs automatiques de billets. La troisième classe regroupe les autres équipements qui répondent à des usages très réguliers d'une partie significative de la population : marché, gymnase ou salle de sport, café/bar, épicerie/supérette, primeur, parc et jardin public, restaurant/fast-food, station-service, école maternelle et primaire, et boucherie-charcuterie.

On propose de qualifier l'ensemble des 14 équipements inclus dans ces 3 premières classes comme les « équipements de la vie quotidienne stricto sensu ». Il s'agit des équipements dans lesquels plus de 10 % des habitants se rendent au moins une fois par semaine, c'est-à-dire ceux qui répondent aux besoins les plus courants de la majorité de la population. Il s'agit aussi de ceux qui, tous les jours, représentent la plus grande partie des déplacements des habitants sur le territoire aux fins d'accéder à un équipement[11], c'est-à-dire des équipements qui, parallèlement aux lieux de travail et d'études, jouent un rôle déterminant en matière de structuration et de fonctionnement de l'espace métropolitain.

Cette liste d'équipements offre un reflet des activités quotidiennes pratiquées par une grande partie de la population[12] : se nourrir chez soi avec des produits frais, déjeuner en dehors du domicile, faire des courses avec de l'argent liquide, se déplacer en voiture (notamment pour se rendre au travail), lire la presse, fumer ou jouer au loto, accompagner ses enfants à l'école, pratiquer une activité sportive, se promener dans un jardin public (ou y accompagner ses enfants), boire un verre avec des amis ou des collègues…

Cela ne signifie bien sûr pas que les autres équipements ne sont pas importants pour le fonctionnement du territoire : la séparation entre les troisième et quatrième classes reste modérée, et c'est presque un continuum qui se donne à voir entre le 5e équipement le plus fréquenté (le marché) et le dernier introduit dans le

10 | La discrétisation par progression arithmétique est une méthode statistique permettant de scinder une série de données en plusieurs classes, qui est particulièrement adaptée aux séries offrant une forte asymétrie (beaucoup de valeurs faibles, et peu de valeurs fortes).
11 | À partir des résultats de l'enquête, il est possible d'estimer que les 14 équipements de la vie quotidienne stricto sensu comptent pour environ 75 % des déplacements occasionnés par l'ensemble des équipements intégrés dans le questionnaire.
12 | À l'exception bien sûr de celles réalisées sans avoir besoin de quitter son foyer : dormir, se laver, regarder la télévision…

questionnaire. En outre, ce classement des équipements ne prend ici en compte que des considérations de taux et de fréquence d'accès, alors qu'ils pourraient être classés d'après d'autres objectifs ou priorités politiques, qui conduiraient à l'évidence à d'autres hiérarchies (on pense par exemple aux médecins, aux crèches, etc.). Enfin, d'une manière générale, ce classement reflète les pratiques et les usages de la moyenne de la population adulte de l'aire métropolitaine (il s'agit d'un « panier » moyen d'équipements), alors que pour certaines catégories de population, l'ordre des équipements peut être différent : le « panier » serait composé d'autres types de commerces, équipements ou services, ou aurait à tout le moins un ordre différent (cf. § 3.2 ci-après).

Il est enfin intéressant d'observer que les équipements de la vie quotidienne *stricto sensu* sont aujourd'hui peu concurrencés par le développement du numérique, et que l'accès aux services qu'ils offrent continue dans leur grande majorité à générer des déplacements (cf. encadré 2).

Encadré 2 – Les équipements de la vie quotidienne sont-ils concurrencés par le développement du numérique et de l'internet ?

La plupart des équipements de la vie quotidienne *stricto sensu* ne connaissent pas de véritable alternative en ligne. Cela est évidemment vrai pour tous les équipements qui offrent des services dont la vocation même s'appuie sur une certaine matérialité ou sur une dimension physique (gymnases, parcs et jardins publics, distributeurs de billets, stations-service…), ou encore pour les équipements dont un des atouts est la sociabilité qu'ils offrent (marchés, cafés/bars). Cela est vrai aussi pour les équipements scolaires : même si l'apprentissage via des formats numériques pourrait se développer, il paraît aujourd'hui difficile d'imaginer qu'il pourra se substituer entièrement au besoin d'un encadrement présentiel pour les enfants d'âge scolaire. Enfin, cela est vrai également pour la plupart des petits commerces alimentaires (boulangeries, épiceries, primeurs, boucheries-charcuteries), dont les clients souhaitent souvent apprécier physiquement les produits, et dont la taille ne leur permet généralement pas de mettre en place des offres de livraison à domicile (au demeurant complexes à organiser si l'on veut maintenir la qualité des produits) susceptibles d'atteindre le seuil de rentabilité[13].

Inversement, les super/hypermarchés, les banques, les marchands de journaux et, pour certains usages, les restaurants connaissent d'ores et déjà des alternatives permettant de commander à distance et d'obtenir certains de leurs biens ou services sans avoir besoin de se déplacer. Cette concurrence est forte pour les marchands de journaux (depuis longtemps par le portage à domicile et plus récemment par la lecture de documents numériques) et pour certaines opérations bancaires standardisées.

13 | En proche périphérie bordelaise, certains ont toutefois mis en place des offres similaires à une formule « drive », dans laquelle une commande faite par téléphone ou par internet est suivie par la livraison dans la voiture du client, avec une offre de stationnement à proximité.

Pour le reste, la part de marché des accès physiques reste aujourd'hui largement dominante. À titre d'illustration, les enquêtés ont été interrogés sur les alternatives en ligne aux super/hypermarchés. Il apparaît que 20 % de la population du SCoT de l'aire métropolitaine de Bordeaux ont réalisé des achats alimentaires sur internet au cours des 3 derniers mois. Mais ils ne sont que 5 % à le faire au moins une fois par semaine, proportion qui se compare aux 60 % d'habitants qui se rendent à cette fréquence dans un super/hypermarché. Surtout, 95 % de ces utilisateurs réguliers des courses en ligne vont eux-mêmes récupérer leurs achats dans un « drive », impliquant donc un déplacement… et un équipement généralement accolé à l'équipement commercial principal.

3.2 | Équipements de la vie quotidienne et catégories de population

Le tableau 1 ci-après représente les fréquences d'accès hebdomadaires aux 14 équipements de la vie quotidienne *stricto sensu* selon les lieux de résidence, les situations professionnelles et la composition familiale.

Certaines catégories de la population ont des comportements assez différents de la moyenne. C'est le cas notamment des étudiants, des retraités et des actifs en temps partiel. Les premiers fréquentent sensiblement moins souvent les petits commerces alimentaires que la moyenne de la population, tandis qu'ils se rendent plus souvent dans des cafés/bars ou dans des restaurants/fast-food. Les pratiques des retraités, qui ont moins de contraintes d'agenda et n'ont pas les mêmes modes de sociabilité, sont quasiment inversées par rapport à celles des étudiants, avec des visites très fréquentes vers les équipements alimentaires et très modérées dans des cafés et restaurants. Enfin, les actifs à temps partiel sont plus nombreux à se rendre fréquemment dans un parc ou jardin public et à accompagner leurs enfants à l'école, tandis qu'ils optimisent le temps qu'ils consacrent aux achats alimentaires et domestiques, en se rendant moins souvent dans les super/hypermarchés ou dans les épiceries/supérettes (quitte probablement à y acheter en plus grandes quantités afin de se constituer des stocks).

Tableau 1 – Taux d'accès hebdomadaire vers les équipements de la vie quotidienne selon les caractéristiques de la population

	Lieu de résidence					Situation professionnelle					Situation familiale		TOTAL SCoT
	Bordeaux	Bdx M hors Bdx	SCoT hors Bdx M	ZUS et ZRU	Hors ZUS/ZRU	Etudiants / Scolaires	Recherche d'emploi et autres inactifs	Actifs temps partiel	Actifs temps plein	Retraités	Sans enfant	Avec enfant(s)	
Une boulangerie (hors d'un marché)	59 %	71 %	78 %	63 %	69 %	42 %	64 %	69 %	71 %	79 %	66 %	73 %	68 %
Un supermarché / hypermarché	56 %	62 %	58 %	52 %	60 %	58 %	63 %	54 %	54 %	70 %	62 %	55 %	60 %
Un bureau de tabac / marchand de journaux / PMU	34 %	31 %	29 %	43 %	30 %	29 %	42 %	24 %	29 %	36 %	33 %	28 %	32 %
Une banque / un distributeur de billets	36 %	27 %	26 %	33 %	29 %	35 %	30 %	33 %	28 %	28 %	29 %	30 %	29 %
Un marché	21 %	18 %	22 %	24 %	19 %	8 %	21 %	23 %	17 %	28 %	19 %	20 %	20 %
Un gymnase	17 %	18 %	24 %	12 %	20 %	19 %	15 %	22 %	21 %	14 %	13 %	30 %	18 %
Un café / bar	30 %	13 %	10 %	28 %	17 %	52 %	17 %	9 %	17 %	6 %	20 %	14 %	18 %
Une épicerie / supérette	23 %	13 %	20 %	16 %	17 %	17 %	16 %	13 %	17 %	20 %	18 %	16 %	17 %
Un marchand de fruits et légumes	16 %	17 %	17 %	11 %	17 %	7 %	13 %	15 %	14 %	29 %	19 %	13 %	17 %
Un parc / jardin public	20 %	17 %	13 %	20 %	17 %	12 %	18 %	22 %	16 %	19 %	15 %	22 %	17 %
Un restaurant / fast-food / brasserie (hors rest. d'entreprise)	22 %	14 %	12 %	14 %	16 %	28 %	13 %	12 %	20 %	7 %	15 %	18 %	16 %
Une station-service	9 %	17 %	23 %	11 %	16 %	10 %	15 %	12 %	20 %	12 %	14 %	19 %	16 %
Une école maternelle / primaire	12 %	12 %	20 %	12 %	14 %	0 %	17 %	27 %	21 %	1 %	0 %	44 %	14 %
Une boucherie / charcuterie (hors d'un marché)	9 %	13 %	16 %	8 %	12 %	1 %	10 %	12 %	10 %	22 %	13 %	11 %	12 %

Les différences sont notables également selon la composition familiale. Les personnes qui ont ou qui vivent avec des enfants de moins de 18 ans sont naturellement plus nombreuses que la moyenne à se rendre fréquemment dans des parcs et jardins, dans des écoles et dans des gymnases. L'accompagnement des enfants prend une place importante dans leur agenda, sans qu'elles ne renoncent véritablement à accéder aux autres équipements de la vie quotidienne. Ainsi, sur les presque 40 types d'équipements qui étaient intégrés dans le

questionnaire, on dénombre 20 équipements dans lesquels elles sont plus de 10 % à se rendre au moins une fois par semaine. Ce chiffre, qui se compare aux 14 équipements du panier moyen identifié ci-dessus, atteste de la contrainte temporelle qui s'exerce sur leur vie quotidienne (les 6 équipements suivants s'ajoutent aux 14 : piscine, collège/lycée, crèche, espace d'activité culturelle ou artistique pour les enfants, terrain de football ou de rugby, et les 'drives' pour les achats alimentaires). Sur l'ensemble des autres segments de population qui peuvent être examinés par l'enquête, ce chiffre de 20 équipements dépassant le seuil de 10 % de la population est le record, qui est seulement égalé par les personnes âgées de 35 à 44 ans, lesquelles correspondent en grande partie aux mêmes types de personnes.

Un moyen complémentaire de mesurer l'intensité d'usage des équipements selon les catégories de population consiste à observer le nombre moyen d'équipements fréquentés au moins une fois par semaine. En moyenne, parmi les 40 types d'équipements proposés, un habitant du SCoT se rend au moins une fois par semaine dans 4,5 équipements. Les plus faibles intensités d'usage s'observent à la fois parmi les scolaires/étudiants, les adultes de 18 à 24 ans, et les hommes sans enfant, avec 3,9 équipements fréquentés. À l'autre bout du spectre, c'est la classe d'âge 35-44 ans qui fréquente le plus grand nombre d'équipements (5,5) et, en termes de composition du ménage, les personnes qui ont ou vivent avec des enfants (5,6). Parmi celles-ci, on observe du reste une différence de genre, puisque les femmes fréquentent 5,8 équipements et les hommes 5,4.

Cette différence entre 4,5 équipements fréquentés par les habitants du SCoT en moyenne et 5,8 pour les femmes vivant avec des enfants peut paraître modérée (+1,3 équipement), mais doit s'interpréter en rappelant qu'il s'agit des équipements fréquentés au moins une fois par semaine, alors que certains de ces équipements peuvent impliquer plusieurs déplacements hebdomadaires (boulangerie, super/hypermarché), voire deux déplacements quotidiens (crèche, école).

Les différences de fréquences d'accès selon les secteurs d'habitation (en distinguant Bordeaux, le reste de Bordeaux Métropole, et le reste de l'aire métropolitaine) paraissent moins marquées que les différences selon la situation professionnelle ou la situation familiale, et dépendent d'ailleurs probablement en partie des différences entre les structures de la population résidente.

C'est ainsi que, dans le tableau 1, on peut lire les accès relativement faibles des Bordelais aux petits commerces de bouche (boulangerie et boucherie notamment) et relativement élevés aux cafés/bars et aux restaurants/fast-food comme le reflet de la part importante des étudiants dans la commune centre. De même, les taux d'accès, plus élevés que la moyenne, des habitants du SCoT hors Bordeaux Métropole aux gymnases et aux écoles maternelles et primaires traduisent-ils en partie la plus forte proportion de familles avec enfants sur ce territoire.

D'autres différences peuvent toutefois davantage s'expliquer par des disparités morphologiques entre les territoires. Le gradient centre-périphérie pour la

fréquence d'accès aux stations-service atteste du taux de dépendance plus élevé aux déplacements en voiture individuelle lorsqu'on s'éloigne de la ville centre. De même, l'augmentation centripète tant de la présence de vastes espaces de nature que de la proportion des maisons individuelles avec jardin privatif explique-t-elle la moindre fréquentation des jardins et parcs publics lorsqu'on s'éloigne de Bordeaux. Enfin, l'implantation privilégiée des hypermarchés et grands supermarchés sur le territoire de Bordeaux Métropole hors Bordeaux conduit probablement ses habitants à privilégier leurs approvisionnements dans cette typologie d'équipements commerciaux, quitte à moins fréquenter les épiceries/supérettes.

Enfin, les habitants des quartiers de la politique de la ville ont des pratiques d'accès qui manifestent en partie des faibles taux de possession de véhicules personnels (d'où un accès limité aux stations-service, mais aussi aux grands équipements commerciaux, qui sont largement dédiés aux clients motorisés, et auxquels ils substituent en partie des accès aux marchés), et en partie des niveaux de ressources modestes (les conduisant par exemple à limiter la valeur des retraits d'argent quitte à les répéter plus souvent, et à moins fréquenter les restaurants et les petits commerces alimentaires réputés plus onéreux comme les boucheries, épiceries ou primeurs). Leur fréquentation des bureaux de tabac, marchands de journaux, PMU et des cafés/bars est en revanche plus élevée que la moyenne.

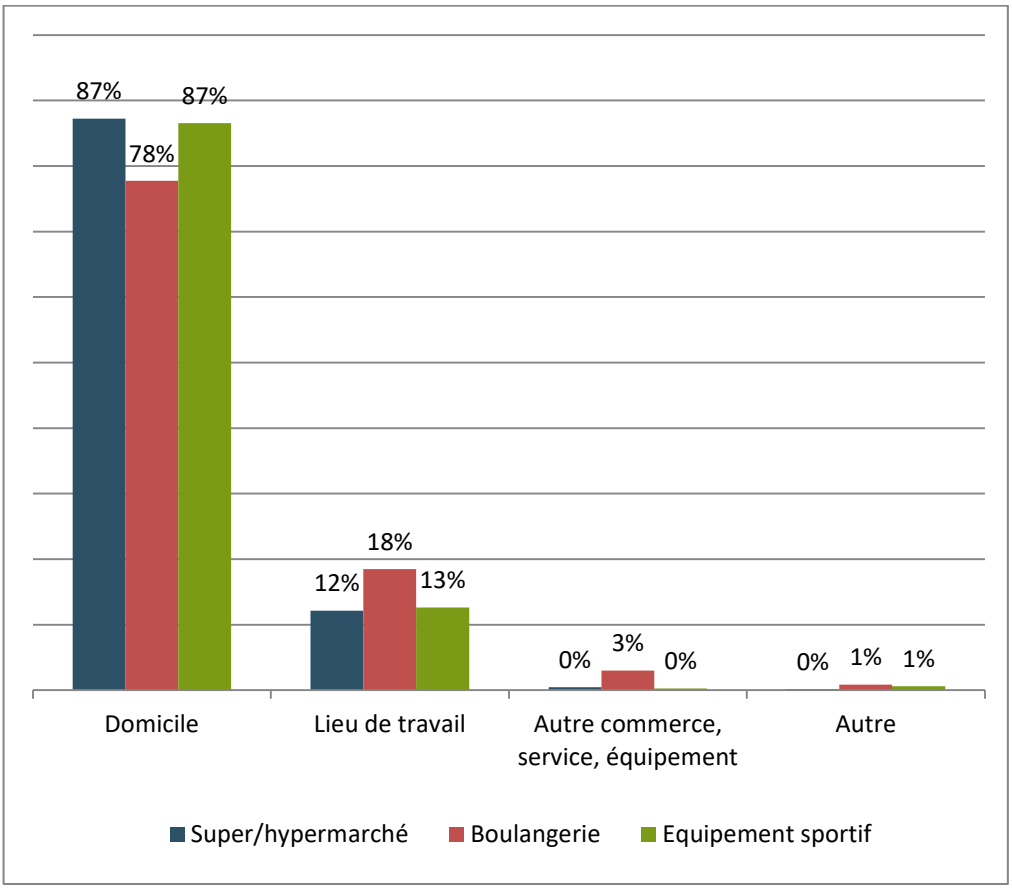
3.3 | Les déplacements vers les équipements de la vie quotidienne

La deuxième partie du questionnaire porte sur les pratiques en matière d'accès aux équipements.

3.3.1 | Le lieu d'origine des déplacements

Interrogés tout d'abord sur le lieu de départ pour accéder à un équipement de la vie quotidienne, les enquêtés répondent très majoritairement qu'il s'agit de leur domicile : c'est le cas de 87 % des déplacements vers les super/hypermarchés et vers les équipements sportifs, et de 78 % des accès aux boulangeries (cf. graphique 1). Le lieu de travail ne représente qu'un peu plus de 10 % des points de départ, sauf pour l'accès aux boulangeries (18 %), lesquelles bénéficient sans doute d'un effet dû aux achats de la pause déjeuner des actifs. Les autres points de départ sont négligeables.

Graphique 1 - Origine habituelle des déplacements vers trois types d'équipements de la vie quotidienne



Source : a'urba
Question posée : « Le plus souvent, lorsque vous vous rendez dans (…), quel est votre lieu de départ ? »
Base : Enquêtés qui se rendent une fois par mois ou plus dans des super/hypermarchés (1380 enquêtés), des boulangeries (1319 enquêtés) et/ou dans des équipements sportifs (580 enquêtés).

Ces résultats montrent que pour la très grande majorité des habitants du territoire, la problématique de la proximité des équipements est une question qui doit

continuer à être appréhendée à partir de leur domicile. Cela est vrai bien sûr pour les retraités et pour les personnes en recherche d'emploi ou inactives, mais cela est même majoritairement vrai pour les actifs à temps plein, qui pour un super/hypermarché, une boulangerie ou un équipement sportif, sont respectivement 77 %, 70 % ou 78 % à s'y rendre à partir de chez eux.

Il faut noter également que les déplacements chaînés (c'est-à-dire d'un équipement à un autre) ne font pas partie des pratiques habituelles de la vie quotidienne. Ceci n'interdit évidemment pas cependant que les habitants optimisent leurs accès aux équipements de manière plus occasionnelle, ou en dehors de toute routine.

3.3.2 | Les moyens de transport

Dans l'aire métropolitaine de Bordeaux, les déplacements vers les équipements de la vie quotidienne s'opèrent majoritairement en voiture (*cf.* graphique 2). L'enquête laisse toutefois apparaître que plusieurs paramètres exercent une influence :

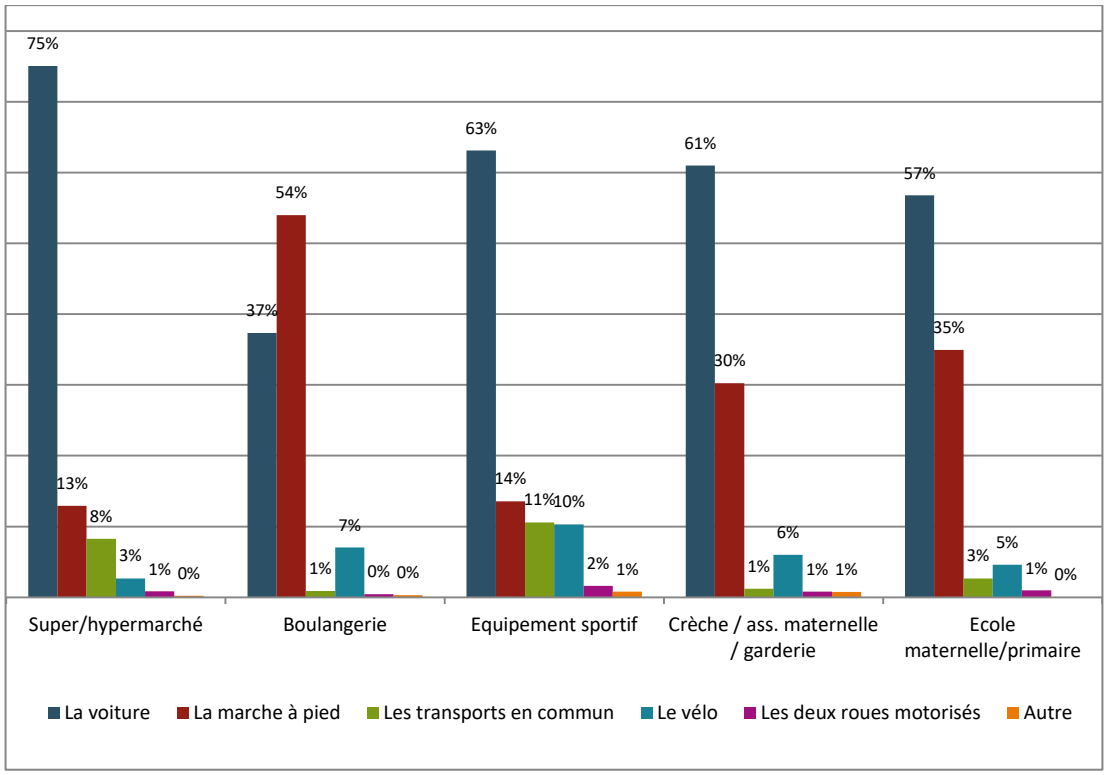
- La nature de l'équipement. La boulangerie, d'où l'on revient généralement avec des produits faciles à transporter, et dont les modalités d'implantation en font un commerce réparti au plus près des secteurs d'habitat[14], est ainsi le seul des cinq équipements ici retracés qui connaît des accès majoritairement réalisés à pied. La crèche et les écoles maternelles et primaires montrent également un pourcentage élevé d'accès effectués en marchant, pour des raisons similaires (facilité d'accompagner un enfant à pied et relativement bon maillage territorial), même si la voiture est majoritaire. Inversement, les super/hypermarchés, qui peuvent impliquer des volumes d'achats encombrants, et dont le maillage est davantage polarisé sur le territoire, forment l'équipement le plus visité en voiture (et le moins à pied). Les équipements sportifs apparaissent dans une situation intermédiaire, avec généralement un faible encombrement lors des déplacements, mais une certaine concentration de leurs implantations dans l'espace, donc des distances en moyenne plus longues à franchir que pour accéder à une boulangerie. D'où des parts modales des transports en commun et du vélo relativement élevées.
- Le type de territoire (voir les graphiques 3). Le maillage en équipements évoqué ci-dessus n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire de l'aire métropolitaine. Plus un secteur géographique est densément peuplé, plus la probabilité est élevée d'accéder rapidement à pied à un grand nombre d'équipements près de chez soi. En outre, les secteurs denses et fonctionnellement mixtes peuvent être défavorables à l'usage de la voiture (encombrements, difficultés de stationnement). On observe ainsi un gradient centre-périphérie pour les modes de transport : par exemple les Bordelais sont 80 % à déclarer se rendre habituellement à pied vers une boulangerie,

14 | Sur le territoire de l'aire métropolitaine de Bordeaux on compte 653 boulangeries, pour 508 écoles maternelles et primaires, et 133 super ou hypermarchés (sources : INSEE-Sirene, académie de Bordeaux, a'urba). Sur l'ensemble des équipements de la vie quotidienne *stricto sensu*, les boulangeries sont ceux qui comptent le plus d'établissements sur l'aire métropolitaine, après les restaurants.

tandis que pour les résidents du reste de Bordeaux Métropole et pour les habitants du reste de l'aire métropolitaine ce chiffre s'élève respectivement à 48 % et à 30 %.

- Les catégories de personnes. Quels que soient les types d'équipements, les femmes sont systématiquement plus nombreuses que les hommes à se déplacer à pied ou en transports en commun, et moins nombreuses que les hommes à utiliser la voiture ou le vélo. En outre, par rapport aux personnes n'ayant pas d'enfants, les adultes qui ont ou qui habitent avec des enfants pratiquent sensiblement moins la marche pied et utilisent plus la voiture, en partie pour des raisons de localisation moins centrale des familles, mais aussi pour des raisons de praticité et d'emplois du temps plus chargés[15].

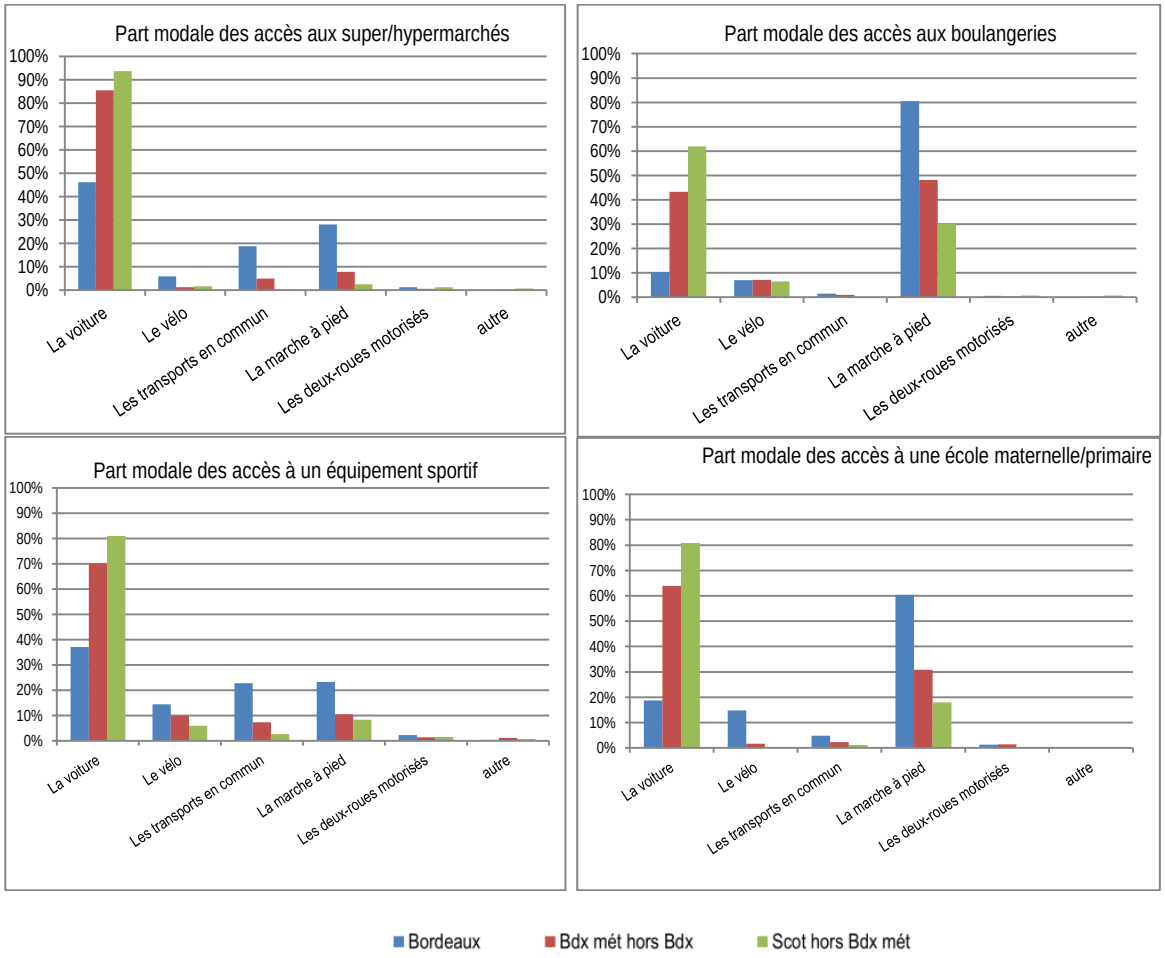
Graphique 2 – Moyen de transport habituel vers cinq équipements de la vie quotidienne



Source : a'urba
Question posée : « Quel est le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent pour vous rendre dans…»
Base : Enquêtés qui se rendent une fois par mois ou plus dans des super/hypermarchés (1380 enquêtés), des boulangeries (1319 enquêtés), des équipements sportifs (580 enquêtés), des crèches (110 enquêtés) et/ou des écoles maternelles/ primaires (258 enquêtés).

15 | Les différences de parts modales, selon que les habitants de l'aire métropolitaine ont ou n'ont pas d'enfant(s), restent en effet vraies en filtrant par type de territoire de résidence.

Graphiques 3 – Part modale des accès aux équipements de la vie quotidienne selon le lieu de résidence



Source : a'urba
Question posée : « Quel est le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent pour vous rendre dans…»
Base : Enquêtés qui se rendent une fois par mois ou plus dans des super/hypermarchés (1380 enquêtés), des boulangeries (1319 enquêtés), des équipements sportifs (580 enquêtés), et/ou des écoles maternelles/ primaires (258 enquêtés).

3.3.3 | Le temps de déplacement

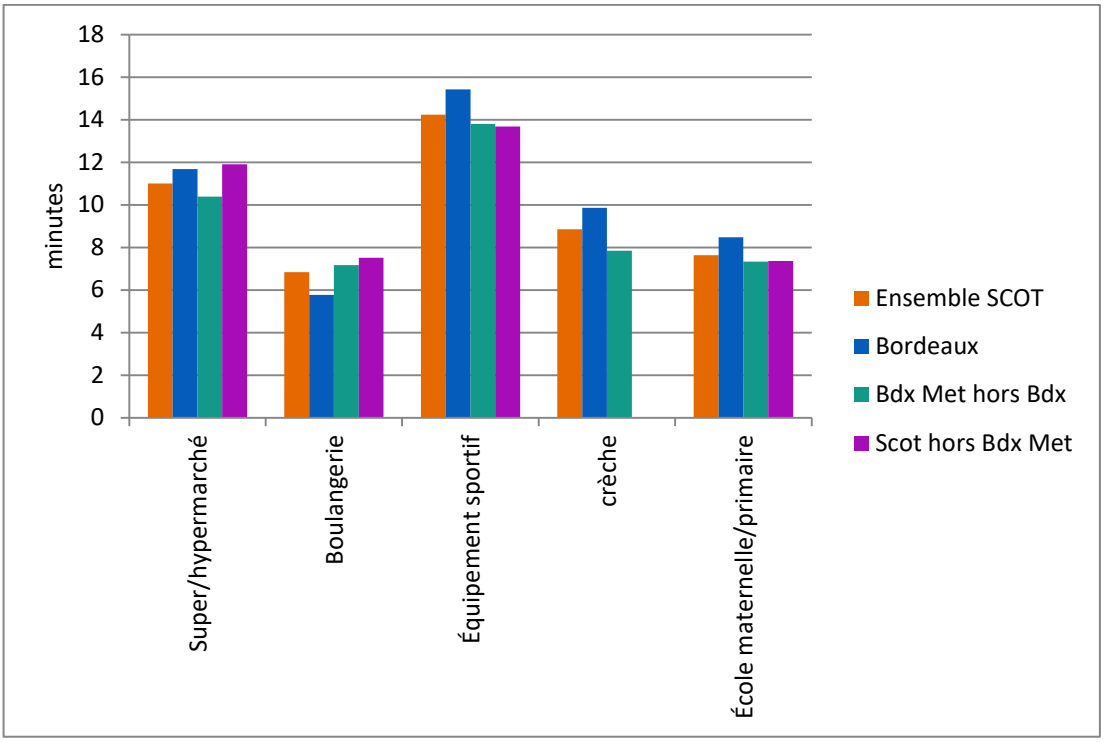
Les enquêtés étaient également interrogés sur le temps qui leur est nécessaire pour atteindre certains équipements de la vie quotidienne. Le questionnaire précisait que ce temps correspond aux équipements dans lesquels ils se rendent le plus souvent, et en utilisant leur mode de transport habituel tel que déclaré plus haut.

Il apparaît que le temps de déplacement vers les équipements de la vie quotidienne dépend en premier lieu des types d'équipements eux-mêmes, reflétant en partie l'inégale présence de ceux-ci sur le territoire (cf. graphique 4). Les trajets les plus rapides sont ceux à destination des boulangeries (7 minutes en moyenne pour les habitants du SCoT), des écoles maternelles et primaires (8 minutes) et des crèches (9 minutes). Les accès à destination d'un super ou d'un

hypermarché durent 11 minutes en moyenne, tandis que ceux vers un équipement sportif atteignent un peu moins d'un quart d'heure.

Le point le plus notable est toutefois le suivant : dès lors qu'il est observé équipement par équipement, le temps d'accès apparaît très peu dépendant des secteurs d'habitation. Aucun territoire ne bénéficie systématiquement d'un temps d'accès plus rapide que les autres, aucun non plus d'un temps d'accès systématiquement moins favorable que les autres. Surtout, les écarts par secteur géographique restent limités, généralement inférieurs à une minute, soit un montant négligeable au vu de la marge d'erreur impliquée par du déclaratif.

Graphique 4 – Temps de déplacement habituel vers les équipements de la vie quotidienne



Source : a'urba
Question posée : « Pour vous rendre dans le/la (équipement) où vous allez le plus souvent, combien de minutes mettez-vous en moyenne (avec ce moyen de transport) »
Base : Enquêtés qui se rendent une fois par mois ou plus dans des super/hypermarchés (1380 enquêtés), des boulangeries (1319 enquêtés), des équipements sportifs (580 enquêtés), des crèches (110 enquêtés) et/ou des écoles maternelles/ primaires (258 enquêtés).

Ce résultat, qui est conforme aux enseignements de la dernière enquête ménages déplacements réalisée sur le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise[16], peut procéder de plusieurs facteurs complexes :

- Des facteurs liés au maillage en équipements et aux usages. La quasi-homogénéité des temps de trajet vers les équipements de la vie quotidienne pourrait en effet résulter d'une bonne répartition spatiale de ceux-ci sur le territoire, au plus près de leurs usagers ou de leurs clients potentiels.

16 | *Cf.* a'urba, *Analyse des durées de déplacement en Gironde*, décembre 2013.

Inversement, si cette répartition spatiale n'est pas homogène, il serait possible que les habitants résidant sur des territoires bien dotés en équipements aient une plus forte propension que les autres à ne pas accéder aux équipements les plus proches de chez eux, en profitant d'une offre plus abondante pour arbitrer à partir d'autres critères que la seule proximité. Ce facteur impliquerait ainsi un phénomène de lissage des temps de déplacement entre des secteurs géographiques inégalement dotés en équipements ;

- Des facteurs liés aux contraintes et aux pratiques de déplacement. Tout d'abord, les vitesses de déplacement en voiture sont généralement d'autant plus rapides qu'on s'éloigne des secteurs d'habitation les plus denses, donc du centre de l'agglomération. En outre, plusieurs raisons conduisent les résidents des secteurs les plus centraux à moins utiliser la voiture (difficultés de stationnement, moindres taux de motorisation individuel, offres en transports en commun plus efficaces,…). Dès lors, les arbitrages individuels en termes de moyens de transport permettraient d'obtenir des temps d'accès assez proches selon les types de territoire.

Il est difficile de trancher ici entre ces deux catégories de facteurs, qui peuvent d'ailleurs être en interaction. On notera toutefois que les résultats de l'enquête ménages déplacements montrent que l'homogénéité des temps de déplacements selon le lieu de résidence se vérifie également pour d'autres destinations que les équipements, y compris pour les trajets domicile-travail, alors que la localisation de l'emploi est beaucoup plus polarisée que celle des équipements de la vie quotidienne, et que la possibilité de revoir les décisions individuelles en matière de lieu de travail et de domicile relève d'un processus plus complexe et moins flexible que les arbitrages en matière d'équipements du quotidien. On peut donc en conclure que les facteurs liés aux problématiques de déplacement constituent ici le principal motif d'explication.

Ainsi, le gradient centre-périphérie observé en termes de part modales (cf. graphiques 3) refléterait à la fois la plus grande facilité de se déplacer en voiture dans les secteurs périphériques (et/ou la moindre facilité de s'y déplacer par d'autres modes), et un moyen de compenser une moindre densité d'équipements de la vie quotidienne sur ces territoires. Au total, les habitants de la périphérie connaissent ainsi des temps d'accès très similaires à ceux observables au cœur de l'agglomération.

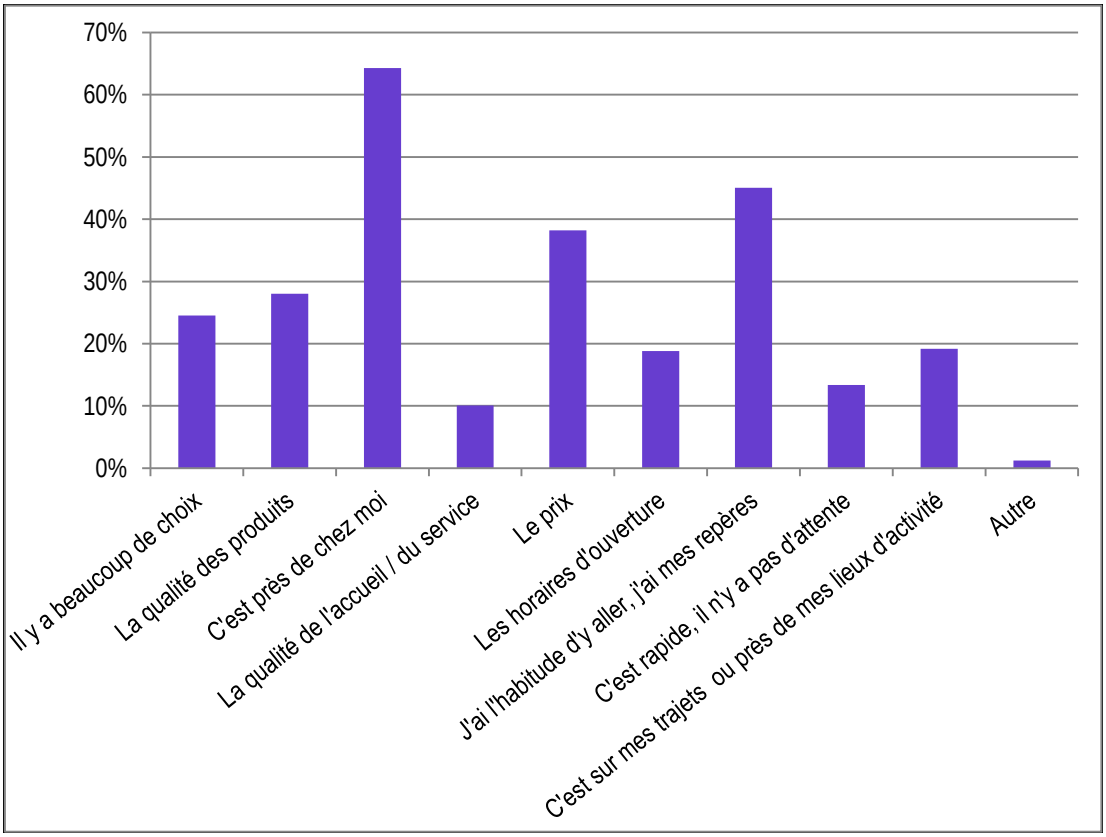
3.4 | Le poids de la proximité dans les pratiques d'accès aux équipements

L'enquête comporte deux questions visant à apporter un éclairage sur l'influence de la proximité dans les décisions d'accéder (ou de ne pas accéder) à un équipement de la vie quotidienne.

3.4.1 | La sélection des commerces alimentaires

La première porte sur les raisons qui déterminent le choix des commerces alimentaires.

Graphique 5 – Le choix des commerces alimentaires



Source : a'urba
Question posée : « Pour quelles raisons (3 maximum) choisissez-vous le lieu où vous faites vos achats alimentaires ? »
Base : 1524 enquêtés

Les enquêtés étaient invités à sélectionner entre une et trois raisons au maximum.

Le critère de la proximité apparaît clairement comme le plus cité parmi les éléments de choix. La proximité du domicile est évoquée par 64 % des habitants de l'aire métropolitaine, tandis que la proximité des autres lieux d'activité (travail, loisirs…) et/ou la localisation sur des trajets habituels sont cités par 19 %. Le rapport entre ces deux chiffres est à mettre en regard de l'importance du domicile comme point d'origine des déplacements vers les équipements du quotidien. Mais au total ce sont 73 % des habitants du SCoT qui ont sélectionné au moins l'un de

ces deux items[17], et pour lesquels le déplacement vers les équipements alimentaires apparaît potentiellement comme une contrainte, qu'il s'agit de limiter.

Il est intéressant de noter que l'importance de la proximité dans les choix du magasinage alimentaire apparaît particulièrement élevée pour les jeunes adultes (80 % des 18-25 ans la citent), et diminue progressivement avec l'âge (72 % des 45-59 ans, et 69 % des plus de 60 ans), laissant penser que le confort et la praticité procurés par la proximité sont progressivement contrebalancés par d'autres facteurs au fur et à mesure que l'on avance en âge (qualité alimentaire, respect quotidien d'une contrainte budgétaire…).

Si 73 % des habitants évoquent la proximité comme l'un des déterminants du choix des commerces alimentaires, ils ne sont en effet que 7 % à citer la proximité (du domicile et/ou d'autres lieux pratiqués) comme seul critère. Une très large majorité des choix du point de vente résulte en réalité d'un arbitrage complexe, tenant compte de plusieurs facteurs parallèles[18].

La proximité constitue ainsi un facteur important, mais elle reflète en réalité un périmètre spatial assez large et assez flexible pour que ce ne soit pas forcément le magasin le plus proche qui soit sélectionné. Les habitants observent l'offre disponible dans ce périmètre à la fois objectif et subjectif, et arbitrent ensuite en fonction d'autres facteurs. Il est d'ailleurs concevable qu'un magasin présentant par exemple d'importants attraits en termes de rapport qualité-prix, et situé « objectivement » loin du domicile ou des trajets d'une personne, soit considéré comme subjectivement proche parce que son attractivité sera suffisamment importante pour contrebalancer dans son esprit l'éloignement objectif.

Parmi les autres critères qui entrent en ligne de compte, on notera en particulier :

- L'habitude, qui importe pour 45 % des habitants : le choix d'un magasin ne relève généralement pas d'un arbitrage quotidien potentiellement fastidieux. Lorsqu'un ou plusieurs point(s) de vente ont été sélectionnés et sont jugés positivement, il peut se créer une fidélité à un lieu, à une marque ou aux commerçants. En outre, l'habitude peut aussi refléter les gains d'efficacité et de rapidité qu'offre la bonne connaissance de l'organisation des rayons dans les grandes surfaces en libre-service.
- Le prix est cité par 38 % de la population. Les courses alimentaires représentant en moyenne le deuxième poste du budget des ménages[19], la contrainte budgétaire fait naturellement partie des critères de sélection. Logiquement, ce facteur est davantage cité par les employés (44 %) que par

17 | 10 % des enquêtés ont évoqué les deux motifs en parallèle.
18 | À titre de comparaison, dans une enquête réalisée en 2012, seulement 3,4 % des Français indiquaient ne choisir leurs magasins alimentaires que sur un seul critère. Credoc, *Enquête commerce 2012*, Cahier de recherche, décembre 2012.
19 | Les produits alimentaires (et boissons non alcoolisées) représentaient 16,4 % des dépenses de consommation des ménages en 2011, derrière les dépenses de transport (17,4 %), mais devant le logement (et ses charges) (15,7 %). *Cf.* INSEE Résultats, *Les dépenses des ménages en France métropolitaine en 2011*, Enquête Budget de familles, 2014.

les cadres (31 %), et est surtout mis en avant par les personnes en recherche d'emploi et autres inactifs (54 %).

- La qualité des produits fait partie des critères de choix du magasin pour 28 % des habitants. On notera que ce facteur est d'autant plus cité que l'âge avance : les 18-24 ans ne sont que 16 % à l'évoquer, contre 33 % des 60 ans et plus.

Au total, les facteurs « prix » et/ou « qualité » sont cités par 56 % des habitants du SCoT. Ce chiffre, qui se compare aux 73 % des habitants du SCoT qui sont sensibles à la proximité (du domicile et/ou des autres lieux pratiqués), est d'autant moins modeste qu'il ne se rapporte qu'aux critères de *sélection des magasins d'alimentation*. Dans un contexte où une grande partie de ceux-ci présentent, dans leurs rayons, des offres variées en termes de rapport qualité-prix, il ne préjuge en effet pas de l'influence de ces deux facteurs sur le choix final des produits *au sein des magasins*.

3.4.2 | Les motifs d'une insuffisante fréquentation des équipements sportifs

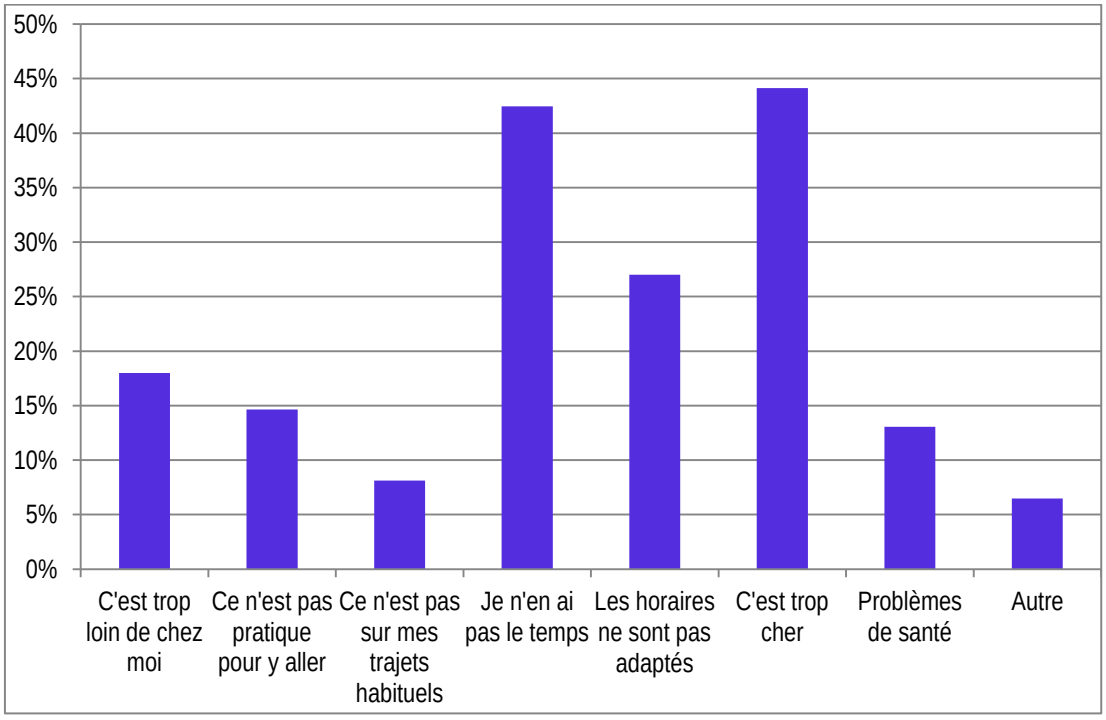
La deuxième question vise à approcher l'influence de l'éloignement des équipements de la vie quotidienne sur leur fréquentation (ou sur leur rythme de fréquentation).

Les enquêtés étaient d'abord interrogés sur leur souhait de se rendre plus souvent dans un équipement sportif. Les 42 % d'habitants qui ont répondu positivement à cette question étaient ensuite interrogés sur les raisons qui les empêchent de fréquenter plus souvent ces équipements.

Le graphique 6 présente la répartition des réponses à cette question (le total est supérieur à 100 % puisque les enquêtés pouvaient ici aussi choisir plusieurs motifs). Il faut noter que la base des répondants n'est pas représentative des habitants du SCoT dans son ensemble, mais de ceux qui souhaiteraient fréquenter plus souvent un équipement sportif[20].

20 | Y sont notamment sur-représentés les scolaires et étudiants, mais aussi les personnes ayant des enfants et les habitants de la commune de Bordeaux. Y sont notamment sous-représentés les retraités (et les personnes ayant plus de 60 ans), les personnes ne vivant pas avec des enfants, et les habitants de Bordeaux Métropole hors Bordeaux.

Graphique 6 - Raisons empêchant de fréquenter un équipement sportif autant que souhaité



Source : a'urba
Question posée : « Quelles sont les raisons qui vous empêchent de fréquenter plus souvent un équipement sportif ? » Base : 640 enquêtés ayant répondu « Oui » à la question « Aimeriez-vous vous rendre plus souvent dans un équipement sportif ? ».

Les principales raisons invoquées renvoient à des thématiques indépendantes de la proximité des équipements :

- des raisons budgétaires sont citées par 44 % des répondants, et spécialement par les chômeurs et autres inactifs (68 % de ceux qui ont répondu à la question[21]) et par les habitants des quartiers politique de la ville (55 %[22]) ;

- le manque de temps est désigné par 42 % des répondants, notamment par les cadres (61 %[23]) et par les travailleurs à temps plein (55 %[24]) ;

- enfin l'inadéquation des horaires d'ouverture est pointée par 27 % des répondants, ici aussi surtout par les cadres (34 %[25]) et par les travailleurs à temps plein (36 %[26]).

La localisation géographique des équipements est en revanche mise en cause dans deux cas de figure : soit lorsque ceux-ci sont jugés trop loin du domicile (pour 18 % des répondants), soit lorsqu'ils ne sont pas situés près des trajets habituels des enquêtés (pour 8 % des répondants). Au total, ce sont 23 % des répondants qui

21 | soit 29 % du total des chômeurs et autres inactifs du SCoT.
22 | soit 23 % du total des habitants des quartiers politique de la ville du SCoT.
23 | soit 30 % du total des cadres du SCoT.
24 | soit 25 % du total des travailleurs à temps plein du SCoT.
25 | soit 17 % du total des cadres du SCoT.
26 | soit 17 % du total des travailleurs à temps plein du SCoT.

citent au moins l'une de ces deux raisons. Le facteur géographique apparaît donc ici comme un facteur jouant un rôle certes inférieur à d'autres mais non négligeable néanmoins dans les décisions de ne pas fréquenter un équipement.

Comme pour le choix d'un magasin d'alimentation, la proximité n'est pas un critère déterminant à lui seul, mais un des éléments qui peuvent être pris en compte dans une prise de décision complexe. Il n'apparaît en effet comme unique et décisif que pour une infime minorité des répondants : seuls 3 % d'entre eux n'invoquent que l'un ou l'autre des deux facteurs liés à la géographie ; pour les autres 20 % qui le citent, cette raison se conjugue à d'autres considérations.

On notera par ailleurs que ces facteurs géographiques n'affectent pas l'ensemble des répondants de la même façon : si l'éloignement du domicile et l'absence d'équipement sportif sur les trajets sont cités par 18 % et 8 % des répondants en moyenne, ces deux facteurs sont désignés, respectivement, par 28 % et 14 %[27] des personnes qui habitent sur le territoire du SCoT en dehors de Bordeaux Métropole, manifestant sans doute un taux d'équipement ressenti comme insuffisant sur cette partie du territoire. Inversement les habitants de Bordeaux Métropole hors Bordeaux sont peu nombreux à pointer ces facteurs (respectivement 13 % et 6 %[28]), de même que les habitants des quartiers politique de la ville (respectivement 14 % et 4 %[29]).

Enfin, un dernier facteur mérite d'être signalé : 15 % des répondants désignent comme un facteur entravant qu'il n'est pas pratique de se rendre vers les équipements sportifs. Au-delà de la localisation de ceux-ci, ce sont donc des limites au déplacement qui sont mises en cause (dans le questionnaire ce facteur était explicité par des exemples : pas de transport en commun, difficultés de stationnement…). Cette réponse permet ainsi de rappeler que les difficultés d'accès aux équipements ne sont pas seulement liées à la distance géographique, mais potentiellement aussi à la disponibilité de moyens de transports adaptés, aux conditions de circulation, à la facilité de stationner sa voiture ou son vélo, etc. Il est intéressant de noter que la désignation de ce facteur est elle aussi corrélée au lieu d'habitation des répondants, mais avec une détermination inverse à celle de la localisation géographique des équipements : les Bordelais sont 21 % à le citer[30], tandis que les habitants du SCoT hors Bordeaux Métropole ne sont que 9 %[31].

27 | Soit 11 % et 6 % du total des habitants du SCoT hors Bordeaux Métropole.
28 | Soit 5 % et 2 % du total des habitants de Bordeaux Métropole hors Bordeaux.
29 | Soit 6 % et 1 % du total des habitants des quartiers « politique de la ville » du SCoT.
30 | Soit 10 % du total des Bordelais.
31 | Soit 4 % du total des habitants du SCoT hors Bordeaux Métropole.

3.5 | Les contraintes liées aux accès aux équipements de la vie quotidienne

Le questionnaire vise à appréhender trois types de contraintes potentielles : celle liée au temps de déplacement, celle impliquée par les horaires d'ouverture, enfin celle due à la possible insuffisance de l'offre d'équipements à proximité du domicile.

3.5.1 | La contrainte liée au temps d'accès

Après avoir renseigné le lieu de départ, le mode de déplacement et le temps de déplacement vers cinq types d'équipements du quotidien (super/hypermarchés, boulangeries, équipements sportifs, crèches, et écoles maternelles/primaires), les enquêtés qui se rendent plus d'une fois par mois dans ces équipements étaient invités à préciser dans quelle mesure ce temps de déplacement présente pour eux un caractère contraignant.

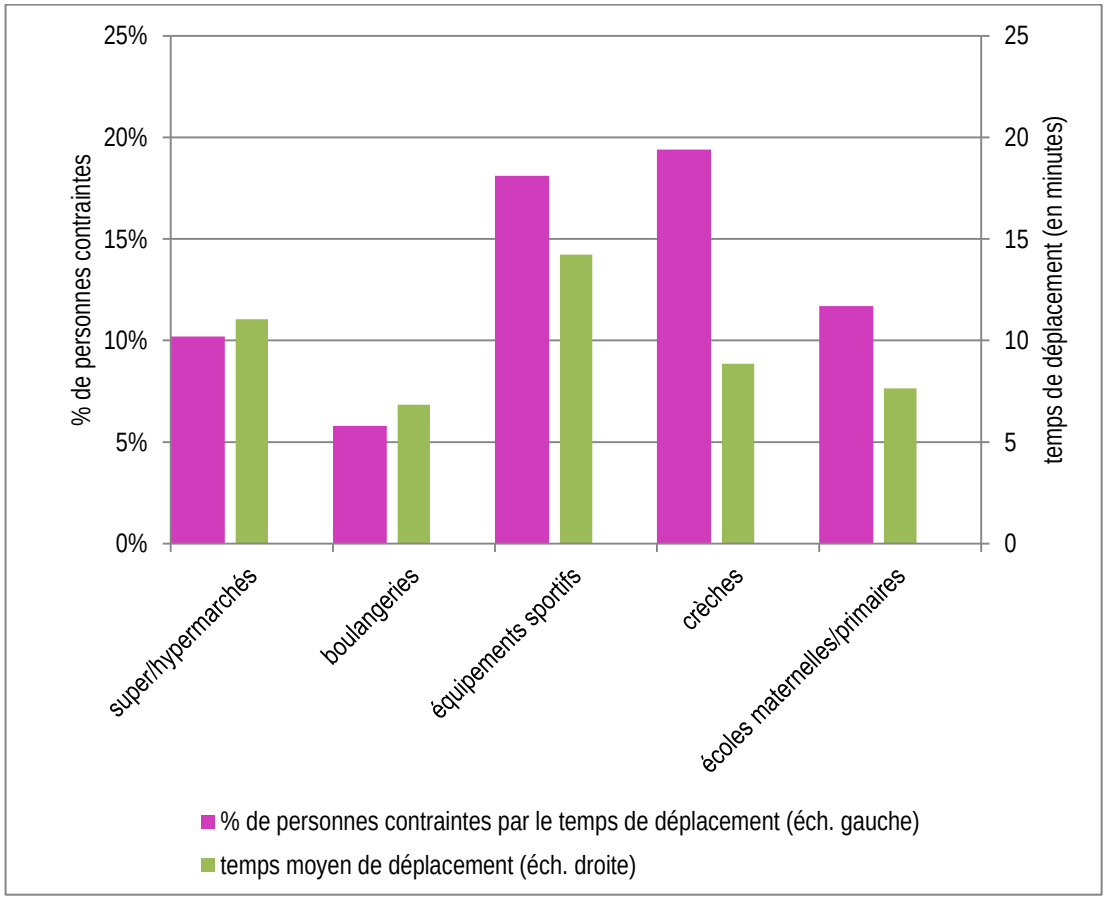
Le graphique 7 retrace les résultats en agrégeant les réponses « très contraignant » et « assez contraignant »[32], et en comparant ce taux de contrainte à la durée moyenne du déplacement vers les cinq équipements considérés.

Le pourcentage de personnes jugeant leur déplacement contraignant n'est pas identique selon les types d'équipements fréquentés. Le temps de trajet vers le boulanger apparaît comme le moins contraignant (seules 6 % des personnes qui s'y rendent au moins une fois par mois le jugent contraignant), tandis que celui vers les crèches atteint un taux d'insatisfaction de 19 %.

Ce différentiel selon les équipements dépend en partie du temps moyen du déplacement : plus celui-ci est long, plus le sentiment de contrainte paraît élevé. Cette corrélation n'est toutefois qu'imparfaite puisque les crèches et les écoles, avec des trajets d'une durée comprise entre les temps d'accès à la boulangerie et au super/hypermarché, induisent des taux de contraintes sensiblement supérieurs à ceux-ci.

32 | Les autres items proposés étaient « peu contraignant » et « pas du tout contraignant ».

Graphique 7 – Contrainte de déplacement et durée moyenne du trajet vers cinq équipements

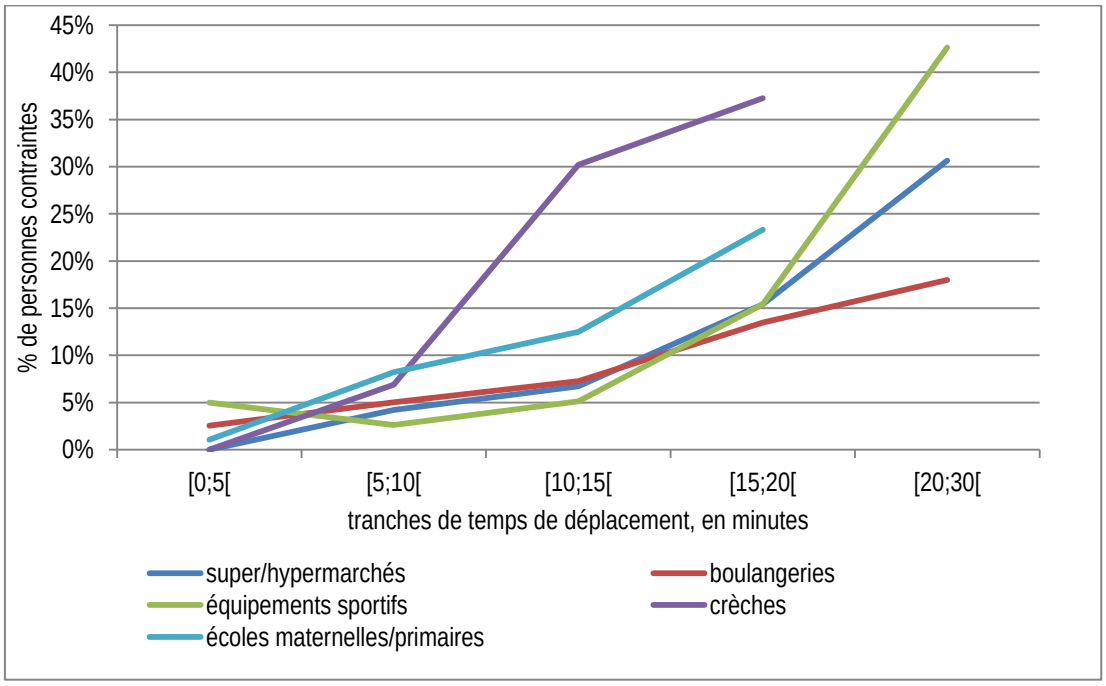


Source : a'urba
Question posée : « Lorsque vous allez à/dans (tel équipement), votre temps de déplacement est-il très contraignant, assez contraignant, peu contraignant, pas du tout contraignant ? »
Base : enquêtés qui se rendent une fois par mois ou plus dans des super/hypermarchés (1380 enquêtés), des boulangeries (1319 enquêtés), des équipements sportifs (580 enquêtés), des crèches (110 enquêtés) et/ou des écoles maternelles/ primaires (258 enquêtés).

Le graphique 8 permet de mieux appréhender cette corrélation en croisant le temps de déplacement individuel avec le sentiment de contrainte. Quel que soit le type d'équipement considéré, le pourcentage de personnes s'estimant contraintes est inférieur ou égal à 5 % lorsque le temps du déplacement est inférieur à 5 minutes. Ce taux de contrainte s'élève logiquement lorsque le trajet devient plus long, mais de manière différente selon les types d'équipement. Les trajets qui durent entre 10 et 14 minutes impliquent un taux de contrainte qui reste modéré pour les accès aux super/hypermarchés, aux boulangeries ou aux équipements sportifs (entre 5 et 7 %), tandis que ceux à destination des écoles ou des crèches/assistantes maternelles/garderies impliquent déjà des taux d'insatisfaction très élevés (respectivement 13 % et 30 %). Pour atteindre des taux d'insatisfaction supérieurs à 15 %, les trajets vers les boulangeries, les super/hypermarchés ou les équipements sportifs doivent quant à eux durer plus de 20 minutes, soit environ 10 minutes de plus.

Cette différence d'insatisfaction selon les types d'équipement conduit à relativiser la pertinence des politiques d'aménagement du territoire qui entendent fixer un seuil maximal de minutes entre les lieux d'habitation et les offres d'équipements, en englobant l'ensemble de ceux-ci dans un même isochrone. Même en se limitant aux équipements de la vie quotidienne, un tel objectif politique ne tiendrait pas compte de la disparité des contraintes ressenties vis-à-vis des accès aux différents équipements.

Graphique 8 –Degré de contrainte ressentie selon la durée du déplacement



Source : a'urba

Pour comprendre pourquoi la durée du déplacement ne constitue qu'une explication partielle du degré d'insatisfaction vis-à-vis du temps de trajet, on peut avancer deux explications supplémentaires.

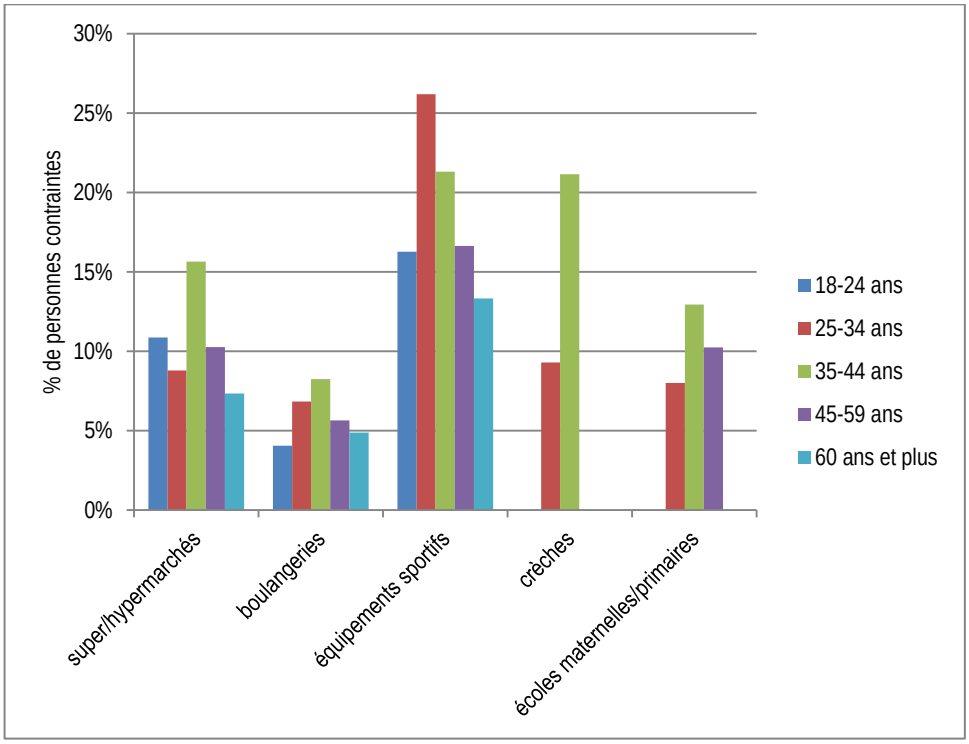
Premièrement, la « valeur psychologique » accordée au temps peut différer selon le moment de la journée et selon les catégories d'individus :

- une partie de l'explication des taux de contraintes plus élevés constatés pour les accès aux écoles et à la crèche tient sans doute aux jours et aux heures auxquels ces déplacements sont généralement effectués, c'est-à-dire à des heures du matin et de l'après-midi où les contraintes temporelles se cumulent, où le temps « s'accélère » (notamment en lien avec les heures d'entrée et de sortie du travail).

- en outre, les personnes dont l'agenda est particulièrement chargé seront plus sensibles que d'autres à tout ce qui permet d'économiser ou d'optimiser un temps qui constitue pour elles une ressource rare. Dans le graphique 9, il apparaît que les personnes ayant entre 35 et 44 ans éprouvent presque systématiquement un taux de contrainte plus élevé que les autres (sauf pour

l'accès aux équipements sportifs). À durée de déplacement égale, le taux de contrainte du temps des trajets vers les crèches et les écoles serait donc plus élevé que les autres dans la mesure où la classe d'âge 35-44 ans est celle qui est à la fois la plus concernée par ces déplacements et la plus sensible à la durée des trajets.

Graphique 9 –Degré de contrainte ressentie selon la classe d'âge



Source : a'urba

Deuxièmement, la contrainte liée au temps de déplacement pourrait également refléter une contrainte sur la localisation de l'équipement dans lequel on se rend. Les deux situations polaires suivantes visent à l'illustrer.

L'offre commerciale en boulangeries permet très généralement aux habitants d'atteindre plusieurs points de vente en moins de 10 ou de 15 minutes (de marche ou de transport en commun pour les Bordelais, de voiture ou de transports en commun pour les autres habitants de l'aire métropolitaine). Ils peuvent donc choisir celle qui, à proximité de leur domicile, leur procure le meilleur rapport qualité-prix. Les personnes qui se rendent généralement à une boulangerie située à plus de 20 minutes de trajet sont soit celles qui le font en ne partant pas de leur domicile mais de leur lieu de travail ou d'un autre point de départ[33], soit celles qui ont des attentes très spécifiques en matière de caractéristiques de l'offre (qualité du

33 | Dans l'enquête, 22 % des habitants du SCoT qui se rendent dans une boulangerie ne partent pas de leur domicile (cf. ci-dessus). Pour les temps de trajet supérieurs ou égaux à 20 minutes, ce pourcentage s'élève à 51 %.

produit[34], fidélité à un commerçant...). Dans les deux cas, il est compréhensible que le taux d'insatisfaction n'augmente que faiblement avec la durée du trajet : un temps d'accès particulièrement long n'est pas associé à une contrainte de la localisation de l'offre mais soit à la stratégie d'enchaîner des trajets afin de les optimiser, soit au désir de se rendre dans un équipement présentant une attractivité spécifique.

Le cas des gardes d'enfants d'âge pré-scolaire offre sans doute une situation inverse. En raison de la pénurie d'offre de places en crèches ou chez des assistantes maternelles[35], de nombreux parents doivent probablement se rendre plus loin de leur domicile (ou de leur trajet domicile-travail) que les solutions de garde d'enfants qu'ils avaient initialement escomptées. Il est probable que cette contrainte se traduit par une insatisfaction plus vive vis-à-vis du temps de trajet.

3.5.2 | La contrainte liée aux horaires d'ouverture

Les enquêtés étaient invités à évaluer la contrainte que peuvent exercer sur eux les horaires d'ouverture ou d'accueil de cinq équipements. Le graphique 10 rapporte les résultats.

Le pourcentage de personnes s'estimant très ou assez contraintes est ici aussi très différent selon les types d'équipement. Les horaires des super/hypermarchés et les boulangeries induisent un faible taux de contrainte (respectivement 4 % et 7 % des personnes qui s'y rendent au moins une fois par mois). Les horaires d'ouverture ou d'accès des trois autres équipements suscitent au contraire des taux d'insatisfaction élevés, compris entre 20 % et 24 %.

Sans prétendre à l'exhaustivité, les explications de ces différences peuvent être multiples :

- certains équipements ont des horaires d'ouverture généralement très étendus, en ouvrant tôt le matin (boulangeries) ou tard le soir (super/hypermarchés). Cependant de nombreux équipements sportifs de l'agglomération bordelaise s'efforcent également de programmer des horaires étendus, au moins un ou deux jours par semaine ;

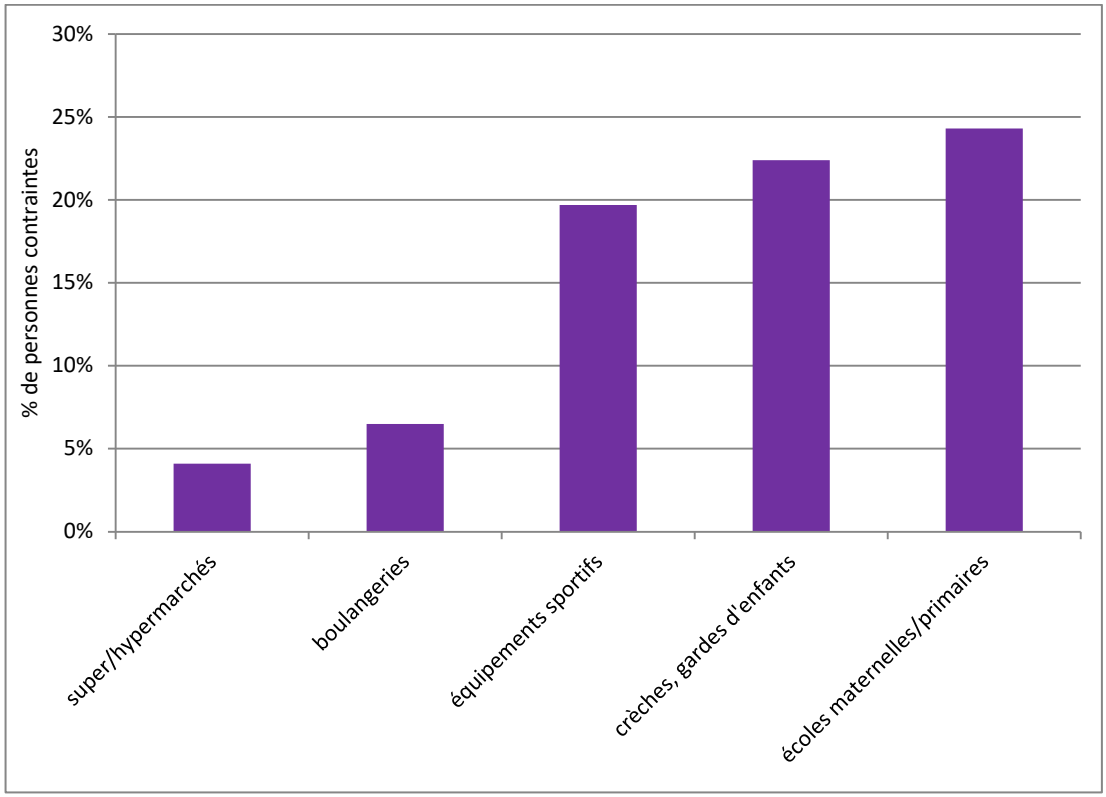
- la contrainte horaire peut se répéter tous les jours ouvrés (écoles et crèches), ou n'être effective que quelques jours par semaine (super/hypermarchés, équipements sportifs) ;

- enfin et surtout, les horaires d'accompagnement des enfants avant et après l'école ou la crèche sont généralement calés sur un créneau resserré. Il en est de même pour les accès aux équipements sportifs, lorsqu'il s'agit

34 | On peut penser par exemple à du pain cuit dans un four à bois, à du pain sans gluten, à du pain maghrébin ou libanais, etc.
35 | À l'échelle nationale, selon le baromètre petite enfance de la CNAF de septembre 2013, 25 % des parents souhaitaient obtenir une place en crèche tandis que 14 % seulement ont pu bénéficier de ce mode de garde. Inversement, 36 % des familles souhaitaient une garde par les parents ou par d'autres membres de la famille, tandis que ce mode de garde en a concerné 60 %.

d'un cours ou d'un entraînement collectifs ; inversement l'horaire d'accès à une boulangerie et à un super/hypermarché peut être davantage flexible (et s'adapter à l'agenda de leurs clients). On est là sur la différence entre un accueil individuel et l'accueil d'une activité collective[36].

Graphique 10 – Contrainte éprouvée vis-à-vis des horaires d'ouverture et/ou d'accueil de cinq équipements de la vie quotidienne



Source : a'urba
Question posée : « Lorsque vous allez à/dans (tel équipement), les horaires d'ouverture sont-ils très contraignants, assez contraignants, peu contraignants, pas du tout contraignants ? »
Base : Enquêtés qui se rendent une fois par mois ou plus dans des super/hypermarchés (1380 enquêtés), des boulangeries (1319 enquêtés), des équipements sportifs (580 enquêtés), des crèches (110 enquêtés) et/ou des écoles maternelles/ primaires (258 enquêtés).

Le tableau 2 apporte des informations complémentaires en croisant les réponses par catégories de personnes.

Quelle que soit la catégorie d'équipement, les personnes qui éprouvent le moins de contraintes liées aux horaires d'ouverture sont les retraités, les personnes à la recherche d'un emploi, ainsi que les actifs en temps partiel. Leur situation professionnelle leur permet en général d'adapter leurs horaires à ceux des équipements qu'ils fréquentent.

36 | On notera que cette distinction ne recoupe pas forcément celle entre activité privée et service public.

Tableau 2 – Taux de contrainte vis-à-vis des horaires d'ouverture de quatre catégories d'équipements selon les caractéristiques de la population

		Super/hypermarchés	boulangeries	équipements sportifs	écoles maternelles/primaires
Total SCoT		4 %	6 %	20 %	24 %
Lieu de résidence	Bordeaux	6 %	8 %	22 %	36 %
	Bordeaux Mét. hors Bdx	2 %	6 %	18 %	22 %
	SCoT hors Bdx Mét.	6 %	5 %	20 %	17 %
Situation professionnelle	Étudiants/ Scolaires	6 %	16 %	23 %	n.s.
	Actifs temps plein	7 %	7 %	22 %	30 %
	Actifs temps partiel	1 %	5 %	16 %	14 %
	Retraités	1 %	3 %	12 %	n.s.
	En recherche d'emploi et autres inactifs	1 %	7 %	19 %	11 %
Classe d'âge	18-24 ans	5 %	14 %	18 %	n.s.
	25-34 ans	8 %	7 %	29 %	29 %
	35-44 ans	5 %	10 %	20 %	27 %
	45-59 ans	4 %	5 %	21 %	16 %
	60 ans et plus	2 %	3 %	12 %	n.s.
PCS	Cadres	7 %	9 %	27 %	31 %
	Employés	4 %	5 %	19 %	23 %
Situation familiale	Avec enfants	5 %	6 %	17 %	24 %
	Sans enfants	4 %	7 %	21 %	n.i.

n.s. = non significatif ; n.i. = non interrogés

Les personnes qui ressentent le plus les horaires comme une contrainte relèvent quant à elles de deux catégories :

- Tout d'abord, au contraire, de personnes dont les agendas professionnels prennent davantage de temps au cours de la semaine (actifs à temps plein) et/ou peuvent subir des fluctuations au cours de la semaine (cadres), rendant difficile l'adaptation à la faible flexibilité des horaires des activités sportives collectives et des écoles.

- Ensuite, d'autres catégories aux horaires potentiellement atypiques. Il est intéressant de constater que les étudiants forment la catégorie la plus insatisfaite des horaires des boulangeries (probablement parce qu'elles sont fermées à l'heure du dîner ou en rentrant d'une soirée) et que les jeunes de 25 à 34 ans sont les plus insatisfaits des horaires des équipements sportifs (sans doute parce que les soirées constitueraient des horaires propices à la pratique sportive pour les personnes exerçant une activité professionnelle en journée, mais n'ayant pas encore d'enfants).

Enfin, on notera que le lieu de résidence n'exerce pas d'influence déterminante sur les contraintes en termes d'horaires, à l'exception toutefois d'un taux de contrainte très élevé des accès des habitants de Bordeaux aux écoles maternelles et

primaires. Celui-ci peut s'expliquer par le poids des cadres dans la ville-centre de l'agglomération, ainsi peut-être que par les horaires de fermeture des accueils péri-éducatifs[37].

3.5.3 | L'insuffisance de l'offre d'équipements à proximité du domicile

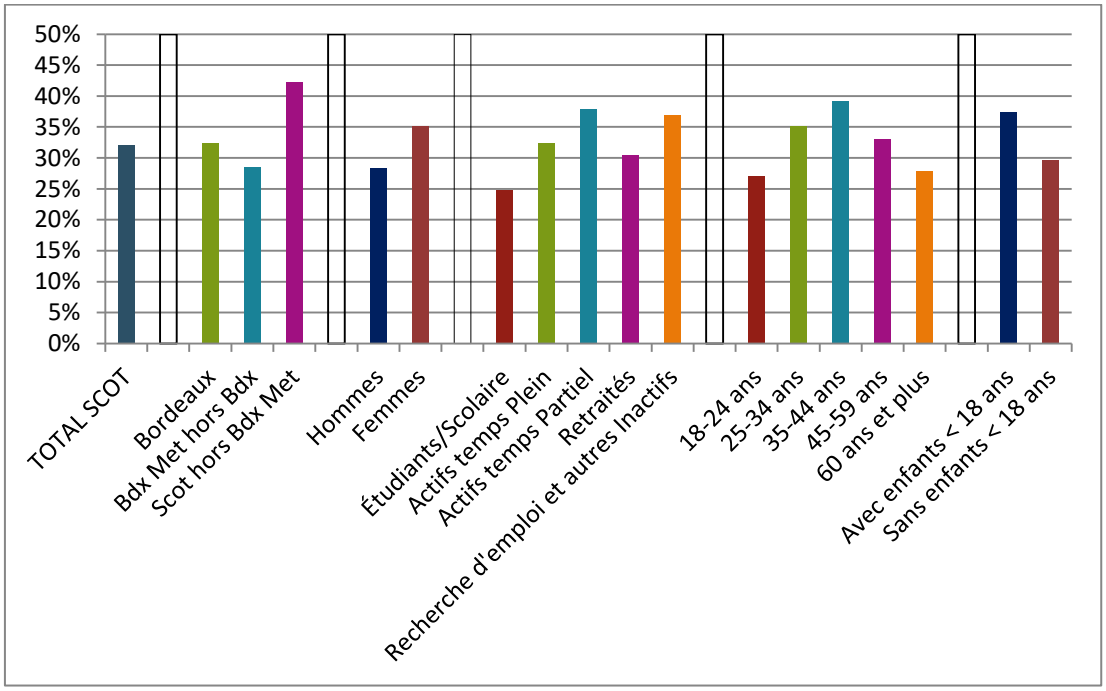
Les dernières questions portent sur l'éventuel manque de services, commerces ou équipements que les habitants du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise peuvent ressentir à proximité de leur domicile. Ils sont d'abord interrogés sur l'existence d'un manque d'équipements près de chez eux, puis le cas échéant, sur les types d'équipements concernés.

Le graphique 11 présente les résultats de la première question. Celle-ci était volontairement posée de manière générale, sans précision ni sur l'intensité du manque ni sur les types d'équipements considérés (« services, commerces et équipements »), et sans définir la proximité du domicile (« près de chez vous »). Il s'agissait ainsi de mesurer l'ensemble des manques potentiels ressentis par les habitants au sein de leur espace vécu. Il s'agissait également de pouvoir recueillir suffisamment d'informations dans la question suivante, posée uniquement aux personnes ayant répondu « oui ».

En moyenne, près d'un tiers (32 %) des habitants de l'aire métropolitaine bordelaise ressentent un manque de services, commerces ou équipements près de leur domicile.
En raison de l'absence d'enquête disponible sur d'autres agglomérations françaises comparables, il est difficile de qualifier ce niveau d'élevé ou de faible. On peut toutefois le mettre en regard avec les résultats d'une enquête que la Datar a réalisée en 2005 sur les services publics et d'intérêt général dans les territoires ruraux français : 21 % des habitants de ces territoires jugeaient que l'accès à ces services « près de chez eux » était « insatisfaisant »[38]. Dès lors, le fait que sur le territoire d'une grande agglomération urbaine *a priori* bien dotée en équipements, un tiers de la population exprime un manque apparaît comme un chiffre assez significatif.

37 | À Bordeaux, l'heure limite de l'accueil est fixée à 18h30. Plusieurs communes du reste de l'aire métropolitaine bordelaise proposent un accueil jusqu'à 19h00 aux enfants des écoles primaires et maternelles. C'est généralement le cas par exemple à Mérignac, Pessac, Saint-Médard en Jalles, Eysines, Blanquefort, Cestas, Léognan, Saint-Loubès, Saint-Jean d'Illac…
38 | *Cf.* Datar, *Enquête nationale sur les services publics en milieu rural*, Sondage CSA, Août 2005.

Graphique 11 - % d'habitants du SCoT ressentant un manque de services, commerces, équipements près de chez eux



Source : a'urba
Réponse « Oui » à la question : « Y a-t-il des services, commerces et équipements qui vous manquent près de chez vous ? »

Une segmentation des habitants du SCoT en sous-catégories montre que deux types de facteurs influencent ce taux d'insatisfaction :

- Des variables socio-démographiques. Les personnes qui ressentent le plus d'insatisfaction face à l'offre d'équipements sont celles qui fréquentent le plus les équipements de la vie quotidienne, et souvent en lien avec les obligations liées à l'accompagnement des enfants, donc avec des mobilités « près de chez soi » : la classe d'âge 35-44 ans, les actifs en temps partiel, les femmes, les adultes avec des enfants de moins de 18 ans.

- Le lieu d'habitation : le sentiment d'une offre territoriale incomplète est particulièrement exprimé par les habitants hors Métropole (42 %). Ce facteur géographique reflète en partie le poids dans ces territoires de certaines des catégories socio-démographiques identifiées ci-dessus, mais aussi la moindre densité d'équipements à la périphérie de l'aire métropolitaine.

Les enquêtés qui rapportaient un défaut d'offre près de chez eux étaient enfin invités à préciser, dans une question ouverte, le ou les équipement(s) qui leur manque(nt)[39], ainsi que les raisons pour lesquelles il(s) leur manque(nt).

39 | En moyenne, les répondants ont cité 1,6 équipement manquant près de chez eux (hors équipement lié aux transports).

Le premier enseignement à la lecture des 511 réponses est la multiplicité et la diversité des équipements qui ont pu être signalés comme manquants. Le nuage de mots-clés suivant (figure 3) permet de visualiser les attentes les plus souvent formulées par les enquêtés. La taille de la police de caractère, qui est proportionnelle à la fréquence d'apparition des mots, montre que certains équipements et certains termes se détachent (cf. ci-après). Néanmoins, au-delà de ces équipements « fédérateurs », les réponses attestent que la liste des types d'équipement pouvant faire défaut aux habitants est très étendue.

Pour s'en convaincre, les équipements figurant dans les verbatim ont été analysés en les rapportant à des catégories homogènes, afin de diminuer l'éclatement des réponses dû à la libre formulation des réponses[40]. Même traitée ainsi, la palette comprend près de 140 types d'équipements différents, dont la moitié ne sont cités que par un seul répondant[41], et dont le plus cité n'est évoqué que par 12 % des habitants du SCoT qui ressentent un manque d'équipements, soit 4 % de l'ensemble des habitants.

Ce fort émiettement des équipements cités peut refléter à la fois :

- le fait que les besoins essentiels et/ou principaux de la population sont probablement relativement bien couverts, en moyenne, par l'offre territorialisée de services et d'équipements. Ce n'est qu'un paradoxe apparent : en effet, si cela n'était pas le cas, on observerait une polarisation beaucoup plus forte sur quelques types d'équipements seulement ;

- mais parallèlement, le fait que de nombreux équipements, commerces ou services, moins « généralistes », peuvent faire défaut ici ou là. La diversité des équipements désignés refléterait ainsi la diversité des besoins de la population, voire le caractère de plus en plus spécifique des attentes dans une société où les usages et les pratiques ont tendance à se singulariser et les modes de vie à se différencier.

Cet éclatement des réponses montre en tout cas la difficulté de conduire des politiques en matière d'accès aux équipements dès lors qu'on ne se préoccupe pas seulement des plus pratiqués par une grande partie de la population (les « équipements de la vie quotidienne » tels que définis ici).

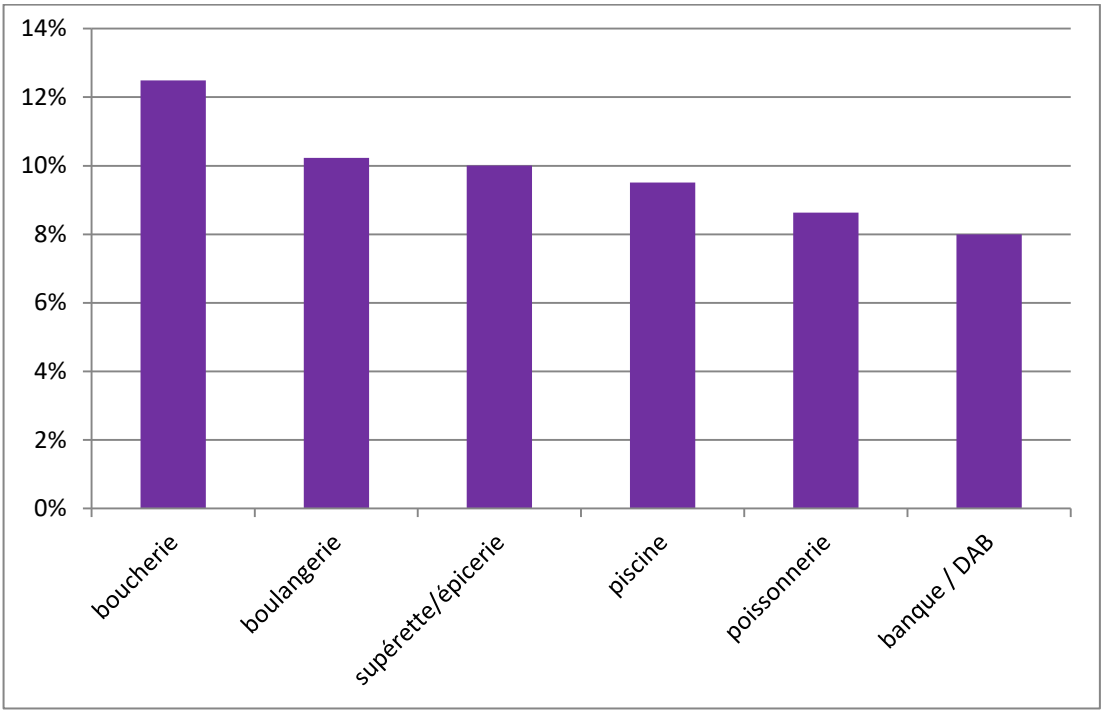
40 | Par exemple les termes « fromager » et « crémiers » ont été regroupées, ainsi que « station-service » et « pompe à essence », ou « primeur » et « marchand de fruits et légumes », etc.
41 | En voici quelques exemples : food-truck, glacier, boutique de thé, fronton de pelote basque, surf-park, salle d'escalade, roller derby, composteur collectif, distributeurs de sacs pour déjections canines, grande surface spécialisée dans le vin…

Figure 3 – Attentes exprimées par les enquêtés ayant déclaré un manque d'équipement près de chez eux

Source : a'urba

Si l'on s'intéresse à présent aux seuls types d'équipement qui ont été les plus mentionnés comme faisant défaut, on y retrouve principalement des équipements de la vie quotidienne *stricto sensu*. Sur la base du traitement destiné à regrouper des formulations différentes, le graphique 12 présente les six équipements les plus cités dans cette question.

Graphique 12 – Équipements les plus souvent désignés comme manquants près de chez soi



Source : a'urba
Réponses à la question ouverte : « Si oui, lesquels ? ».
Base : Enquêtés ayant répondu « oui » à la question : « Y a-t-il des services, commerces et équipements qui vous manquent près de chez vous ? » (n=511).

La moitié de ces équipements relève de petits commerces de bouche, généralement artisanaux : boucherie, boulangerie, poissonnerie.

En raison de l'émiettement des réponses sur une grande liste d'équipements, et donc de la faiblesse des effectifs des enquêtés ayant mentionnés ces six types d'équipements (entre 40 et 60 personnes), une décomposition des réponses par catégories de population n'aurait pas de sens statistique. La lecture des verbatim permet toutefois de faire ressortir certaines tendances.

Il faut tout d'abord noter que les attentes manifestées à l'endroit des commerces de bouche ne signalent pas toutes qu'ils ne sont pas présents à proximité des répondants. Dans bien des cas (surtout pour les boulangeries), la mention de ces équipements reflète une insatisfaction à l'égard de ceux qui existent et/ou l'attente de caractéristiques spécifiques, notamment en termes de qualité ou d'horaires d'ouverture :

Exemples de réponses à la question : « Lesquels et pour quelles raisons vous manquent-ils ? »
- Pas de boulangerie digne de ce nom.
- Une boucherie pas halal.
- Boucher et primeur ouverts à des heures plus larges.
- Pas de bonne boulangerie à proximité.
- Une boulangerie de qualité. Du vrai bon pain.
- Une boulangerie autre que Paul.
- Une boulangerie (le week-end).
- Cinq boulangeries mauvaises auprès du domicile, obligé d'aller à St Jean d'Illac.
- Une boulangerie traditionnelle (pas une chaîne !).

Il est également intéressant de noter que les habitants de Bordeaux sont surreprésentés parmi ceux qui signalent ce manque de petits commerces de bouche. Ce point, qui pourrait être inattendu au regard d'un taux d'équipement supérieur à Bordeaux, s'explique sans doute par le fait que, dans l'esprit des habitants, le cœur d'une grande agglomération devrait être synonyme d'un accès aisé à toute la gamme des commerces et services :

Exemples de réponses à la question : « Lesquels et pour quelles raisons vous manquent-ils ? »
- Il n'y a ni poissonnier, ni boucher, ni maraîcher dans mon quartier ce qui m'oblige à me fournir en grande surface, donc à me rendre à l'extérieur de Bordeaux.
- Une boucherie-charcuterie (aucune sur Bordeaux rive droite !)
- une boulangerie (il y a trois fois plus de pharmacies que de boulangeries à Bordeaux…)
- Boulangerie : le tabac presse fait dépôt de pain mais pas de très bonne qualité et pas de choix. On est à Bordeaux, et mon quartier n'a même pas de boulangerie... :-(

Pour les habitants du reste de l'agglomération, la mention des petits commerces de bouche est souvent mise en regard d'une obligation de devoir prendre sa voiture pour s'y rendre. Ces petits commerces dits « de proximité » sont souvent perçus comme devant être accessibles à pied :

Exemples de réponses à la question : « Lesquels et pour quelles raisons vous manquent-ils ? »
- Une boulangerie. On est obligé de prendre la voiture pour une baguette ou des croissants au lieu d'y aller à pied en se promenant (une habitante d'Eysines).
- Une boulangerie plus proche (pour laisser les enfants y aller à pied) (une habitante d'Ambarès-et-Lagrave).
- plus de boucheries, de boulangeries, de fromagers, de charcuteries. Pour pouvoir faire ses courses à pied chez les petits commerçants (une habitante de Talence).

Parmi les équipements les plus cités comme faisant défaut, on notera que, contrairement aux petits commerces artisanaux de bouche, les trois autres

(supérette/épicerie, piscine, et banque/distributeur de billets), sont davantage évoqués par les habitants de la périphérie bordelaise hors Bordeaux Métropole, notamment les piscines.

Enfin, il faut souligner que les super/hypermarchés, malgré l'importance du rôle qu'ils jouent dans la vie quotidienne d'une grande majorité des habitants, et malgré un temps de trajet habituel qui est presque deux fois plus élevé que celui à destination des boulangeries (11 minutes contre 6), ne sont que très peu évoqués par les enquêtés parmi les équipements manquant à proximité de leur domicile. Seuls 3 % d'entre eux les citent, soit 2 % des habitants du SCoT dans leur ensemble. Ce résultat semble indiquer que l'implantation spatiale de ces équipements a d'ores et déjà atteint un maximum, voire est arrivée à saturation.

4 | Conclusions

4 | Conclusions

4.1 | Synthèse des résultats

Les équipements, commerces et services ne sont pas tous fréquentés par la même proportion d'habitants ni au même rythme. Les équipements de la vie quotidienne ont été définis ici comme ceux qui sont fréquentés par une partie significative de la population (au moins 10 % des habitants) à un rythme élevé (au moins une fois par semaine). Ce panier moyen d'équipements reflète les activités quotidiennes (non professionnelles) de la population et comprend les équipements qui, parallèlement aux lieux de travail et d'études, jouent un rôle déterminant en matière de structuration ou de fonctionnement de l'espace métropolitain.

Sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise, en 2015, il regroupe les « incontournables du quotidien » (boulangeries et super/hypermarchés), dix équipements répondant aux « nécessités et agréments de la vie quotidienne » (tabac/presse, banque/distributeur de billets, marché, café/bar, épicerie/supérette, primeur, parc/jardin public, restaurant/fast food, station-service et boucherie/charcuterie) et deux équipements relevant de la catégorie « accompagnement des enfants et équipements sportifs » (gymnase/salle de sport, école maternelle/primaire).

Les adultes vivant avec des enfants constituent la catégorie de la population la plus sollicitée par les accès aux équipements. En moyenne, le nombre d'équipements qu'ils fréquentent au moins une fois par semaine s'élève à 5,6 (contre 4,5 pour l'ensemble des habitants du SCoT), l'accès à ces équipements pouvant du reste impliquer plusieurs déplacements par semaine (boulangerie, super/hypermarché), voire deux déplacements quotidiens (école, crèche). Parmi les habitants ayant des enfants, cette contrainte temporelle s'exerce de façon plus sensible encore sur les femmes (qui fréquentent 5,8 équipements au moins une fois par semaine) que sur les hommes (5,4).

Les déplacements habituels vers les équipements de la vie quotidienne sont très majoritairement réalisés à partir du domicile. Cela reste vrai même pour les actifs à temps plein, dont les accès habituels à partir du lieu de travail ne représentent qu'environ un quart de leurs accès. Pour la très grande majorité des habitants du territoire, la question de la proximité des équipements doit donc continuer à être appréhendée à partir de leur domicile.

Les déplacements vers les équipements de la vie quotidienne s'opèrent majoritairement en voiture. La part modale de celle-ci est d'autant plus élevée que

l'équipement fréquenté implique de transporter des produits encombrants, que sa présence sur le territoire n'est pas répartie au plus près des secteurs résidentiels, et que le domicile des habitants se situe sur un territoire facilitant l'usage de la voiture (faibles encombrements routiers, facilité de stationner). *A contrario*, les habitants de la ville de Bordeaux réalisent majoritairement à pied leurs trajets vers les boulangeries ainsi que l'accompagnement de leurs enfants vers les écoles maternelles et primaires.

La durée moyenne du déplacement vers les équipements dépend des types d'équipements eux-mêmes, reflétant leur inégale présence sur le territoire (6 minutes pour une boulangerie, 14 minutes pour un équipement sportif). En revanche, le temps d'accès varie très peu selon les secteurs d'habitation : les habitants de la périphérie bordelaise connaissent des durées de trajet très similaires à celles observées au cœur de l'agglomération et ne sont donc pas pénalisés sur ce point par la moindre densité d'équipements de la vie quotidienne sur leur territoire. Celle-ci est compensée par un choix modal plus orienté vers la voiture (et par les plus grandes vitesse et facilité de déplacement avec ce moyen de transport dans les secteurs périphériques).

Lorsque les usagers ou les clients peuvent choisir l'équipement dans lequel ils se rendent, le critère de la proximité joue un rôle important, mais ne constitue que rarement un facteur unique. Le choix de l'équipement procède d'un arbitrage complexe entre plusieurs autres motivations (notamment une appréciation de la qualité de l'offre et de son prix), conduisant à ce que ce ne soit pas forcément l'équipement le plus proche qui sera sélectionné. Réciproquement, dans l'aire métropolitaine bordelaise, le fait d'être éloigné géographiquement d'un équipement implique rarement, en tant que tel, une abstention de fréquentation ou une baisse du rythme de fréquentation. D'autres facteurs expliquent majoritairement le fait de ne pas pratiquer un équipement aussi souvent qu'on le souhaiterait (le manque de temps, des considérations budgétaires…). L'éloignement peut faire partie des facteurs pris en compte, mais ici aussi dans le cadre d'une appréciation multicritère.

La durée du trajet vers les équipements de la vie quotidienne est jugée contraignante par une proportion relativement modérée de leurs usagers (6 % des clients des boulangeries, environ 10 % des personnes qui se rendent dans un super/hypermarché ou qui accompagnent leurs enfants à l'école, et entre 15 et 20 % des usagers d'un équipement sportif ou des parents qui se rendent dans une crèche ou chez une assistante maternelle). Ce taux de contrainte est naturellement une fonction croissante du temps habituel du déplacement. Mais à durée de déplacement égale, il est aussi d'autant plus élevé que ce déplacement est effectué par des catégories de personnes ayant des agendas chargés, cumulant contraintes professionnelles et familiales (notamment la classe d'âge 35-44 ans), et/ou qu'il est réalisé à des horaires où les contraintes temporelles se cumulent (notamment près des horaires d'entrée et de sortie du travail, comme c'est souvent le cas pour l'accompagnement des enfants à l'école).

La contrainte éprouvée face aux horaires d'ouverture des équipements semble moins dépendre de l'étendue des plages horaires que de la flexibilité des créneaux d'accueil. C'est ainsi qu'on peut lire la différence entre, d'une part, la faible proportion de personnes s'estimant contraintes par les horaires des boulangeries et des super/hypermarchés (autour de 5 % des habitants) et, d'autre part, les taux de contraintes très élevés face aux horaires des équipements sportifs et des accueils pré-scolaire et scolaire (entre 20 et 25 %). Alors que les premiers reçoivent des clients sur une base individuelle, les seconds accueillent généralement leurs usagers pour des activités collectives, qui impliquent des créneaux horaires moins flexibles. L'étendue des plages horaires d'ouverture peut toutefois aussi générer l'insatisfaction de certaines classes d'âge qui pourraient souhaiter des ouvertures plus tardives, comme les étudiants pour les boulangeries ou les jeunes actifs sans enfant pour les équipements sportifs.

Près d'un tiers des habitants du SCoT considèrent que des services, commerces et équipements leur font défaut près de chez eux. Ce manque est spécialement ressenti par les catégories de personnes qui fréquentent le plus les équipements de la vie quotidienne, et notamment par les femmes ayant des enfants, probablement parce que les phases d'accompagnement et de récupération des enfants les maintiennent dans une relation de proximité à leur quartier. Ce manque est également davantage exprimé par les habitants de la périphérie bordelaise, en partie à cause du poids des familles avec enfants dans ces territoires, mais aussi de la moindre densité d'équipements.

Les commerces, services et équipements signalés comme manquants sont extrêmement diversifiés et les réponses faiblement polarisées sur des équipements spécifiques qui manqueraient à tous. Les principaux besoins de la population paraissent ainsi relativement bien couverts, même si l'offre sur le territoire ne répond pas toujours à l'attente d'équipements moins généralistes et plus innovants, dans une société où les usages et les pratiques évoluent rapidement et tendent à se différencier.

Les petits commerces de bouche (boucherie, boulangerie, poissonnerie) sont néanmoins très présents parmi les types d'équipement les plus mentionnés comme faisant défaut. Ces besoins sont spécialement exprimés par les Bordelais. Dans certains cas cependant, et notamment pour la boulangerie, la lecture des verbatim montre que cela ne signifie pas forcément qu'ils sont absents, mais que ceux qui sont présents ne répondent pas toujours à certaines attentes spécifiques en termes de gamme de produits, de qualité ou d'horaires d'ouverture. Les habitants de la périphérie bordelaise regrettent pour leur part de devoir emprunter la voiture pour se rendre dans ces commerces dits « de proximité ».

4.2 | Enseignements

Ces résultats conduisent à tirer des enseignements tant en termes méthodologiques qu'en matière de politique publique.

4.2.1 | Aspects méthodologiques

En termes méthodologiques, il apparaît nécessaire à la fois d'élargir le raisonnement au-delà de la distance à des catégories d'équipement définies par leur activité principale, mais aussi de prêter davantage d'attention aux catégories de population :

- Les attentes (et les possibles insatisfactions) de la population en matière d'équipements peuvent renvoyer à de nombreuses autres dimensions que la distance (ou que le temps d'accès). Plus précisément, il paraît opportun d'adopter une définition élargie de l'accessibilité, qui regarde l'ensemble des difficultés ou contraintes potentielles qui peuvent se présenter, pour un individu quelconque, à chacune des étapes qui conduit de l'émergence d'un besoin de service à sa satisfaction. Cette étude a mis en évidence certaines de ces dimensions : horaires d'ouverture, coût du service, qualité de l'offre, mode de déplacement. Mais l'accessibilité peut aussi comporter d'autres aspects, qui n'ont pu qu'être imparfaitement intégrés dans le questionnaire : la gamme et la diversité des offres de service[42], le fait de disposer ou non d'un moyen de transport adapté, le temps d'attente - sur place (aux caisses d'un hypermarché, aux guichets d'un bureau de poste…) ou avant l'obtention d'un rendez-vous (pour un médecin spécialiste par exemple) -, etc.[43]

- Les caractéristiques de la population interagissent avec les questions d'accès aux équipements, non seulement dans les types d'équipements qui vont être pratiqués et dans la fréquence d'accès, mais aussi - lorsque les habitants peuvent choisir l'équipement où ils se rendent - dans la façon dont ils réalisent leurs arbitrages entre la proximité spatio-temporelle de celui-ci et les autres dimensions de l'accessibilité (le prix, la qualité, les horaires…). On l'a vu, ces arbitrages individuels sont en partie déterminés socialement, selon des caractéristiques classiques comme l'âge, la situation professionnelle, la composition familiale, etc. Mais au-delà, ils seront sans doute également influencés par les valeurs dominantes selon lesquelles les individus peuvent se définir, telles que l'importance accordée à la famille,

42 | Une même catégorie d'équipement peut proposer des services très différents, selon les opérateurs de service qui l'exploitent : par exemple, un gymnase peut offrir une gamme variée de pratiques sportives (gymnastique, hand-ball, badminton…) ou se spécialiser dans une seule discipline.
43 | Sur les différentes dimensions de l'accessibilité, *cf.* notamment ETD, *Services au public : quel diagnostic territorial pour quelle stratégie locale ?*, éd. ETD, nov. 2013, et B. van Wee & C. Corus, Accessibility and ICT : A review of literature, a conceptual model and a research agenda, BIVEC-GIBET research day, mai 2009, Bruxelles.

ou au travail, ou à la protection de l'environnement, ou à la qualité de l'alimentation, etc.

En se limitant généralement à un seul paramètre d'accessibilité, celui de la distance (ou chrono-distance) qui sépare des équipements, et à une seule hypothèse de comportement (les habitants se rendent à l'équipement le plus proche), la plupart des études spatialisées sur l'accès aux équipements simplifient exagérément la question. Pourtant, élargir et complexifier le regard ne signifie pas abandonner une perspective d'urbanisme ou d'aménagement du territoire, puisque plusieurs des autres déterminants de l'accessibilité se traduisent eux aussi par une géographie (par exemple, les piscines ouvertes entre 19h00 et 21h00 le jeudi soir sont localisées à tel ou tel endroit, ou les boulangeries qui proposent une baguette à moins d'un euro ont telle ou telle adresse, etc.) et que la population, distinguée selon des déterminants socio-démographiques et selon leurs valeurs, n'est pas distribuée indifféremment dans l'espace, mais est en partie regroupée dans certains quartiers[44].

En toute rigueur, les questions d'accessibilité aux équipements devraient par conséquent croiser deux géographies :

- celle de l'offre d'équipements, distingués non seulement par leur activité principale mais selon plusieurs de leurs autres caractéristiques (horaires d'ouverture, qualité et diversité de l'offre, niveau de prix…) ;

- et celle de la demande d'équipements, en différenciant les territoires selon les besoins et les attentes principales de leurs habitants en matière d'équipements.

La présente étude n'apporte qu'une première ébauche d'un tel travail. Des études complémentaires pourraient consister à réaliser des typologies de territoires permettant d'identifier de possibles déficits d'équipements en fonction des besoins des populations résidentes majoritaires. D'autres études pourraient également s'intéresser aux situations concrètes des catégories de personnes potentiellement les plus concernées par les questions d'accès aux équipements (femmes ayant de jeunes enfants, personnes âgées, ménages non motorisés, etc.).

4.2.2 | Considérations de politique publique

Plusieurs facteurs contribuent certes à rapprocher spontanément les géographies de l'offre et de la demande d'équipements, mais de nombreuses frictions interdisent qu'elles se superposent parfaitement en tout temps et en tout lieu :

44 | *Cf.* notamment les travaux de la sociologue Marie-Paule Thomas. M.-P. Thomas et L. Pattaroni, « Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse », *Espaces et sociétés*, 2012/1, n°148-149 ; M.-P. Thomas, L. Pattaroni, V. Kaufmann, *Modes de vie, mobilité et organisation quotidienne des familles : quelles relations avec les choix résidentiels ?*, 2011.

- Les besoins et attentes en termes d'équipements font partie des déterminants des choix résidentiels des ménages, et les conduisent à habiter là où ils pensent qu'ils trouveront l'offre qui leur correspond. Mais ces choix peuvent être affectés par des biais cognitifs, et sont souvent contraints par le prix de l'immobilier et par d'autres besoins ou attentes que l'accessibilité aux équipements (proximité du lieu de travail, de relations familiales ou personnelles…). Ils sont aussi sujets à une certaine inertie, alors que les caractéristiques de l'offre d'équipement sont plus volatiles dans le temps. En outre, une fois le choix résidentiel effectué, les capacités d'influence des habitants vis-à-vis des entreprises et commerçants (pour les équipements privés) et des élus locaux (pour les équipements publics) peuvent être inégales selon les catégories sociales.

- Les stratégies d'implantation des commerces et équipements s'efforcent d'optimiser le volume de leur clientèle ou de leurs usagers. Mais elles sont en partie soumises à l'existence d'opportunités foncières (et au coût de celles-ci). Par ailleurs, certains équipements (notamment les commerces de bouche) ont généralement besoin pour leur activité de se localiser en étant regroupés avec d'autres activités complémentaires au sein de petites polarités commerciales (linéaires commerciaux, places commerçantes). L'existence et le bon fonctionnement de ces polarités dépendent de plusieurs décisions individuelles non coordonnées qui leur donnent un statut de bien public. Or les polarités existantes peuvent connaître des phases de dépérissement (la bonne commercialité du site conduisant progressivement au remplacement des commerces de bouche par des activités plus rentables), tandis que, dans de nouveaux quartiers urbains, l'émergence spontanée de telles polarités peut s'avérer particulièrement longue voire impossible.

Ces frictions et ces imperfections légitiment que les acteurs publics se saisissent spontanément des questions d'accessibilité des équipements, y compris lorsqu'ils relèvent de la sphère privée.

Un des premiers enseignements de cette étude est que les formes généralement les plus usitées de l'intervention publique en la matière (s'efforcer de rendre disponible une gamme plus ou moins large d'équipements dans un isochrone - de 10, 15 ou 20 minutes - autour de chaque lieu d'habitation) ne sont pas toujours pertinentes :

- Le seuil du nombre de minutes perçues comme un temps de déplacement raisonnable (ou non contraignant) dépend fortement des types d'équipement ;

- En outre, les pratiques d'accès et les « paniers » d'équipement dont l'accessibilité à 10 ou 15 minutes doit être garantie peuvent être très différents selon les quartiers du territoire, en raison de l'hétérogénéité des modes de vie et des attentes des habitants.

Une telle politique peut trouver sa légitimité pour un socle d'équipements considéré politiquement comme ceux auxquels l'ensemble des habitants du territoire doivent au minimum avoir facilement accès (dans une logique d'harmonisation, d'identité et de maillage minimum du territoire), mais risque d'être coûteuse et contre-productive s'il s'agit d'améliorer sensiblement et concrètement l'accès des habitants.

Au-delà d'un maillage systématique pour un socle commun d'équipements, il paraît opportun d'adopter une approche plus « agile », en observant finement les modes de vie et les aspirations de la population au sein d'une typologie de territoires, et d'identifier ce faisant les éventuels besoins en termes d'équipements.

À l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise, les résultats de la présente enquête conduisent par exemple à suggérer quelques pistes de travail :

- Des expérimentations de dépôt de pain et/ou de boulangeries non sédentaires (« bread trucks ») pourraient être conduites dans les quartiers pavillonnaires de la périphérie, afin de faciliter l'achat de pain par des accès piétons ;
- Un travail pourrait être engagé d'identification de zones grises en termes de petites polarités commerciales de quartier (spécialement pour les bouche-ries et les poissonneries) dans une large zone centrale de l'agglomération, qui pourrait déboucher sur des missions confiées à des « managers de centre-ville »[45] ;
- Des horaires d'ouverture plus tardifs pourraient être expérimentés, un ou deux jours par semaine, pour certains équipements sportifs dans des quartiers où les jeunes actifs sans enfants sont fortement présents (et/ou dans des lieux aisément accessibles en tramway). De la même manière, en associant les chambres consulaires à la démarche, de telles expérimenta-tions d'extension d'horaires d'ouverture pourraient être envisagées pour certaines boulangeries implantées dans des quartiers où les étudiants sont sur-représentés ;
- Enfin, il serait intéressant de lancer une réflexion, en lien avec les associa-tions de parents d'élèves, autour de solutions innovantes pour offrir plus de fluidité lors des phases d'accompagnement des enfants à l'école et de leur retour le soir, solutions qui pourraient aller au-delà de l'instauration de pedibus, en envisageant la faisabilité de solutions d'entraides entre parents, notamment pour ceux qui ne disposent pas sur place d'un réseau familial local.

Chacune de ces pistes de travail mériterait néanmoins à l'évidence des travaux complémentaires avant de pouvoir déboucher sur des expérimentations concrètes.

45 | Généralement recrutés par des mairies, et situés à l'interface entre celles-ci et les commerçants, les gestionnaires de centre-ville visent à développer le dynamisme commercial des cœurs de villes, notamment en contribuant à une vision partagée entre les acteurs privés et publics, en favorisant l'animation et la communication, et en fluidifiant et orientant l'offre et la demande de locaux commerciaux sur leur périmètre d'action.

Boucherie Charcuterie Traiteur
TABAC PRESSE LOTO CHEZ FLO
FLEURS

5 | Annexe

5 | Annexe

QUESTIONNAIRE

QUESTION 1
Quel est le code postal de votre commune ?
33___

Question 1.1
Durant les trois derniers mois, en moyenne, combien de fois vous êtes-vous rendu(e) dans :

	Jamais	Moins d'une fois par moins	Une à trois fois par mois	Une fois par semaine ou plus
Un marché				
Une épicerie/supérette				
Un supermarché / hypermarché (hors drive)				
Un marchand de fruits et légumes (hors d'un marché)				
Une boucherie/charcuterie (hors d'un marché)				
Un magasin de surgelés				
Un magasin de produits issus de l'agriculture biologique				
Une boulangerie (hors d'un marché)				

Durant les trois derniers mois, avez-vous réalisé des achats alimentaires sur Internet (avec un drive ou une livraison)

- Oui
- Non

À quelle fréquence ? (uniquement pour les personnes ayant répondu « Oui » à la question précédente)

	Jamais	Moins d'une fois par moins	Une à trois fois par mois	Une fois par semaine ou plus
En vous faisant livrer				
En vous rendant dans un drive				

Question 1.2
Au cours des 3 derniers mois, en moyenne, combien de fois vous êtes-vous rendu(e) dans un équipement sportif (gymnase, piscine, terrain de football/rugby…) pour y pratiquer un sport ou pour assister à un match/compétition ?

- Une fois par mois ou plus
- Moins d'une fois par mois
- Jamais

Durant les 3 derniers mois, en moyenne, combien de fois vous êtes-vous rendu(e) dans ces équipements sportifs, pour y pratiquer un sport ou pour assister à un match/compétition :

(Uniquement si la réponse à la question précédente était « une fois par mois ou plus »)

	Jamais	Moins d'une fois par moins	Une à trois fois par mois	Une fois par semaine ou plus
Une piscine				
Un gymnase/salle de sport/dojo				
Un terrain de football/rugby				
Un court de tennis				
Un terrain de pétanque				
Autre(s)				

Question 1.3

Au cours des 3 derniers mois, en moyenne, combien de fois vous êtes-vous rendu(e) dans un espace de démarches administratives (mairie, pôle emploi, CAF…)

- Une fois par mois ou plus
- Moins d'une fois par mois
- Jamais

Durant les 3 derniers mois, en moyenne, combien de fois vous êtes-vous rendu(e) dans :

	Jamais	Moins d'une fois par moins	Une à trois fois par mois	Une fois par semaine ou plus
Un pôle emploi / ASSEDIC				
Un espace de sécurité sociale (CAF, CPAM)				
Une mairie/ un Centre d'Action Sociale (CCAS, CIAS)				
Autres (préfecture, finances publiques…)				

Question 1.4

Durant les 3 derniers mois, en moyenne, combien de fois vous êtes-vous rendu(e) dans :

	Jamais	Moins d'une fois par moins	Une à trois fois par mois	Une fois par semaine ou plus
Un restaurant/un fast-food/une brasserie (hors restaurant d'entreprise)				
Un café/bar				
Un bureau de tabac/marchand de journaux/PMU				
Une salle de cinéma				
Une bibliothèque/médiathèque				

Question 1.5

Durant les 3 derniers mois, en moyenne, combien de fois vous êtes-vous rendu(e) dans :

	Jamais	Moins d'une fois par moins	Une à trois fois par mois	Une fois par semaine ou plus
Un salon de beauté/esthéticienne				
Un bureau de poste				
Une laverie automatique				
Une banque/un distributeur de billets				
Un parc/jardin public				

Une station-service				
Un magasin de vêtements				
Un magasin de bricolage/jardinage				
Le cabinet d'un médecin généraliste				
Une pharmacie/parapharmacie				

Question 1.6

Avez-vous ou habitez-vous avec des enfants de moins de 18 ans ?

- Oui
- Non

Durant les 3 derniers mois, en moyenne, combien de fois les avez-vous emmenés ou êtes-vous allé les chercher dans :

(Uniquement si la réponse à la question précédente était « Oui »)

	Jamais	Moins d'une fois par moins	Une à trois fois par mois	Une fois par semaine ou plus
Une crèche / garde d'enfants / assistante maternelle				
Une école maternelle / primaire				
Un collège / lycée				
Un espace d'activités sportives				
Un espace d'activité culturelle ou artistique				

QUESTION 2

Question 2.1

(Uniquement si la réponse à la question 1.1 était « une fois par semaine » ou « une à trois fois par mois » pour les supermarchés/hypermarchés)

Le plus souvent, lorsque vous vous rendez dans un supermarché/hypermarché, quel est votre lieu de départ ?

- Mon domicile
- Mon lieu de travail
- Un autre commerce, service ou équipement

Quel est le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent pour vous rendre dans un supermarché/hypermarché ?

- La voiture
- Le vélo
- Un deux-roues motorisé
- La marche à pied
- Les transports en commun
- Autre

Pour vous rendre dans le supermarché/hypermarché où vous allez le plus souvent, combien de minutes mettez-vous en moyenne (avec ce moyen de transport)

Supermarché/hypermarché : __ minutes

Lorsque vous allez au supermarché/hypermarché :

	Très contraignant(s)	Assez contraignant(s)	Peu contraignant(s)	Pas du tout contraignant(s)
Votre temps de déplacement est :				
Pour vous, les horaires d'ouverture sont :				

Question 2.2

(Uniquement si la réponse à la question 1.1 était « une fois par semaine » ou « une à trois fois par mois » pour la boulangerie)

Le plus souvent, lorsque vous vous rendez dans une boulangerie, quel est votre lieu de départ ?

- Mon domicile
- Mon lieu de travail
- Un autre commerce, service ou équipement

Quel est le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent pour vous rendre dans une boulangerie ?

- La voiture
- Le vélo
- Un deux-roues motorisé
- La marche à pied
- Les transports en commun
- Autre

Pour vous rendre dans la boulangerie où vous allez le plus souvent, combien de minutes mettez-vous en moyenne (avec ce moyen de transport)

Boulangerie : __ minutes

Lorsque vous allez à la boulangerie :

	Très contraignant(s)	Assez contraignant(s)	Peu contraignant(s)	Pas du tout contraignant(s)
Votre temps de déplacement est :				
Pour vous, les horaires d'ouverture sont :				

Question 2.3

(Uniquement si la réponse à la question 1.2 était « une fois par mois ou plus » pour les équipements sportifs)

Le plus souvent, lorsque vous vous rendez dans un équipement sportif, quel votre lieu de départ ?

- Mon domicile
- Mon lieu de travail
- Un autre commerce, service ou équipement

Quel est le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent pour vous rendre dans un équipement sportif ?

- La voiture
- Le vélo
- Un deux-roues motorisé
- La marche à pied
- Les transports en commun
- Autre

Pour vous rendre dans l'équipement sportif où vous allez le plus souvent, combien de minutes mettez-vous en moyenne (avec ce moyen de transport)
Équipement sportif : __ minutes

Lorsque vous allez dans un équipement sportif :

	Très contraignant(s)	Assez contraignant(s)	Peu contraignant(s)	Pas du tout contraignant(s)
Votre temps de déplacement est :				
Pour vous, les horaires d'ouverture sont :				

Question 2.4
(Uniquement si la réponse à la question 1.6 était « une fois par semaine ou plus » ou « une à trois fois par mois » pour la crèche / assistante maternelle / garderie)
Le plus souvent, lorsque vous vous rendez à la crèche / assistante maternelle / garderie, quel votre lieu de départ ?

- Mon domicile
- Mon lieu de travail
- Un autre commerce, service ou équipement

Quel est le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent pour vous rendre à la crèche / assistante maternelle / garderie ?

- La voiture
- Le vélo
- Un deux-roues motorisé
- La marche à pied
- Les transports en commun
- Autre

Pour vous rendre à la crèche / assistante maternelle / garderie où vous allez le plus souvent, combien de minutes mettez-vous en moyenne (avec ce moyen de transport)
Crèche / assistante maternelle / garderie : __ minutes

Lorsque vous allez à la crèche / assistante maternelle / garderie :

	Très contraignant(s)	Assez contraignant(s)	Peu contraignant(s)	Pas du tout contraignant(s)
Votre temps de déplacement est :				
Pour vous, les horaires d'ouverture sont :				

Question 2.5
(Uniquement si la réponse à la question 1.6 était « une fois par semaine ou plus » ou « une à trois fois par mois » pour l'école maternelle / l'école primaire)
Le plus souvent, lorsque vous vous rendez à la école maternelle / école primaire, quel votre lieu de départ ?

- Mon domicile
- Mon lieu de travail
- Un autre commerce, service ou équipement

Quel est le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent pour vous rendre dans une école maternelle / école primaire ?

- La voiture
- Le vélo

- Un deux-roues motorisé
- La marche à pied
- Les transports en commun
- Autre

Pour vous rendre dans l'école maternelle / l'école primaire où vous allez le plus souvent, combien de minutes mettez-vous en moyenne (avec ce moyen de transport)
École maternelle / école primaire : __ minutes

Lorsque vous allez dans une école maternelle / école primaire :

	Très contraignant(s)	Assez contraignant(s)	Peu contraignant(s)	Pas du tout contraignant(s)
Votre temps de déplacement est :				
Pour vous, les horaires d'ouverture sont :				

QUESTION 3
Pour quelles raisons (3 maximum) choisissez-vous le lieu où vous faites vos achats alimentaires ?
- Il y a beaucoup de choix
- La qualité des produits
- C'est près de chez moi
- La qualité de l'accueil
- Le prix
- Les horaires d'ouverture
- J'ai l'habitude d'y aller, j'ai mes repères
- C'est rapide, il n'y a pas d'attente
- C'est sur mes trajets habituels ou près de mes lieux d'activité (lieu de travail, de loisirs…)
- Autre (précisez)

QUESTION 4
Aimeriez-vous vous rendre plus souvent dans un équipement sportif ?
- Oui
- Non

Quelles sont les raisons qui vous empêchent de fréquenter plus souvent un équipement sportif ?
(Uniquement pour les personnes ayant répondu « oui » à la question précédente)
- C'est trop loin de chez moi
- Ce n'est pas pratique pour y aller (pas de transports en commun, difficultés de stationnement…)
- Ce n'est pas sur mes trajets habituels
- Je n'en ai pas le temps
- Les horaires ne sont pas adaptés
- C'est trop cher
- Problèmes de santé
- Autre (précisez)

QUESTION 5
Y a-t-il des services, commerces et équipements qui vous manquent près de chez vous ?
- Oui
- Non

Lesquels et pour quelles raisons vous manquent-ils ?
(Uniquement pour les personnes ayant répondu « oui » à la question précédente)

QUESTIONS PERSONNELLES

Vous êtes :

- Un homme
- Une femme

Quelle est votre tranche d'âge ?

- Moins de 18 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-44 ans
- 45-59 ans
- 60 ans et plus

Quelle est votre situation professionnelle ?

- Travail à temps plein
- Travail à temps partiel
- En recherche d'emploi
- Scolaire, étudiant, apprenti, stagiaire
- Retraité
- Autre inactif

Quelle est votre catégorie professionnelle ?

(Uniquement pour les personnes ayant répondu « travail à temps plein », « travail à temps partiel », « en recherche d'emploi »

- Agriculteur exploitant
- Artisans, commerçant et chef d'entreprise
- Cadre et professions intellectuelles supérieures
- Employé, technicien et profession intermédiaire
- Ouvrier

Quelle est votre adresse ?

Votre adresse nous permettra de trier vos réponses par secteur géographique. Nous garantissons la confidentialité de vos données

- Numéro :

- Type de voie :

- Nom de votre rue :

DEMANDE POUR L'ENQUETE QUANTITATIVE

Afin de compléter cette enquête accepteriez-vous de participer à un entretien ?

Cet entretien nous permettra de mieux comprendre vos pratiques et vos besoins en matière de commerces, services et équipements

- Oui
- Non

Pour être contacté, merci de nous laisser vos coordonnées

- Prénom, Nom :
- E-mail et/ou téléphone :

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine