

Chiffres clés 2018 et bilan 2012-2018

**Observatoire
des mobilités
et des rythmes
de vie**

02/2020

Observatoire
des mobilités
et des rythmes
de vie

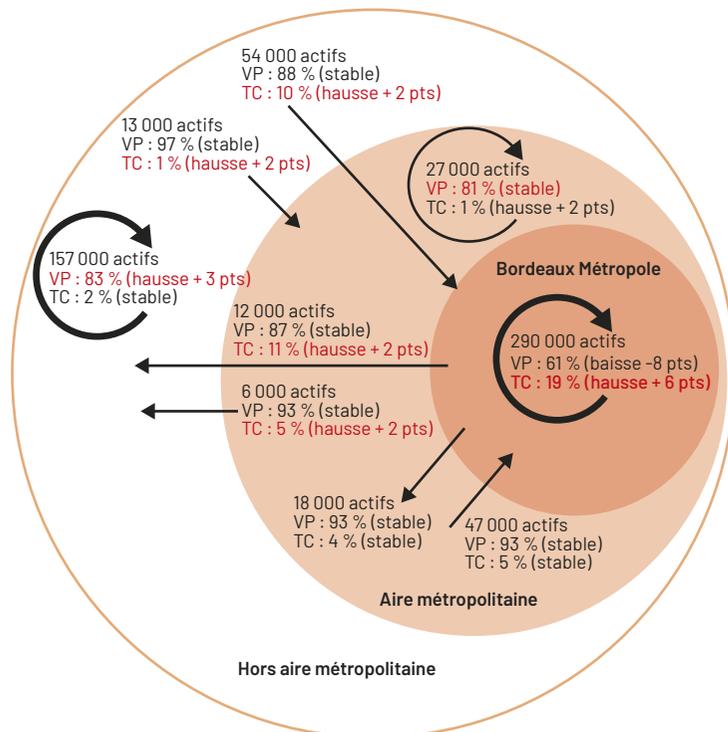
Depuis 2014, l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie animé par l'a-urba publie chaque année quelques indicateurs clés à l'échelle de la Gironde et de la métropole bordelaise.

Cette nouvelle édition propose de mettre en perspective ces indicateurs et leur évolution depuis la mise en place de l'observatoire afin de dégager les tendances de mobilité et les changements de comportements des habitants du territoire.

Des flux domicile-travail dominés par l'usage de la voiture

Part modale de la voiture et des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail en 2016 et évolution 2006-2016

Source : Insee RP 2006 - RP 2016



Bien que la part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail, de 2006 à 2016, ait perdu 8 points au sein de la métropole pour s'établir à 61 %, elle continue d'augmenter sur le reste du territoire girondin où elle dépasse 80 %.

Entre 2006 et 2016, la croissance démographique ne modifie pas la géographie des principaux flux de déplacements domicile-travail qui structurent le territoire girondin. Ces derniers continuent d'être très majoritairement dominés par la voiture, notamment hors métropole. La part modale de la voiture diminue de 8 points entre 2006 et 2016 pour les déplacements internes à Bordeaux Métropole principalement au profit des transports collectifs (+ 6 points) et des deux roues (+ 3 points), mais elle reste stable, voire augmente pour les autres origines-destinations. La part des transports en commun gagne également 2 points pour les flux domicile-travail reliant

Bordeaux Métropole et le « hors aire métropolitaine » pour s'établir à 11 % ; elle ne représente en revanche que 5 % des déplacements pour les autres grandes origines-destinations. En effet, si l'offre de transports en commun est dense dans le cœur de la métropole et en radial, elle paraît moins attractive pour d'autres besoins de mobilité et particulièrement pour les déplacements de périphérie à périphérie.

À titre de comparaison, l'enquête déplacements allégée de 2017 portant sur l'ensemble des déplacements (tous motifs confondus) révèle une baisse de 9 points de la part modale de la voiture sur le territoire métropolitain entre 2009 et 2017.

Une baisse de la part modale est toutefois à interpréter avec prudence. En effet, dans un contexte de croissance du volume de déplacements quotidiens effectués par les habitants de la métropole bordelaise de plus 16 % (croissance à la fois liée à la hausse du nombre de déplacements effectués par personne et par jour et à la hausse démographique), la baisse de 9 points de la part modale traduit en fait une quasi-stabilité du nombre total de déplacements effectués en voiture.

Toujours plus de voitures en circulation

Bien que moins fort qu'en 2017, le renouvellement du parc de voitures particulières se poursuit avec une hausse des immatriculations de voitures neuves de 4 % en 2018, soit une hausse de 28 % entre 2012 et 2018.

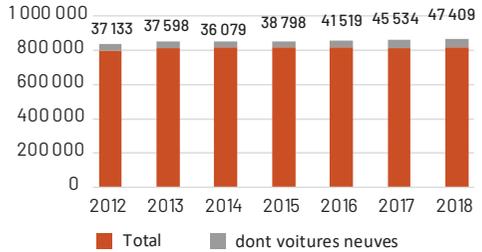
Les voitures neuves représentaient 4,5 % du parc des véhicules de moins de 15 ans en 2012 et en représentent 6 % en 2018.

Même si le stock de voitures augmente encore, il croît moins vite que la population, passant de 54 à 51 voitures pour 100 habitants entre 2012 et 2018. Cela fait écho à la hausse de la part des ménages non-motorisés à l'intérieur de l'aire métropolitaine et à la baisse de celle des ménages disposant de 2 véhicules ou plus.

Cette dernière reste néanmoins en hausse dans le reste du département.

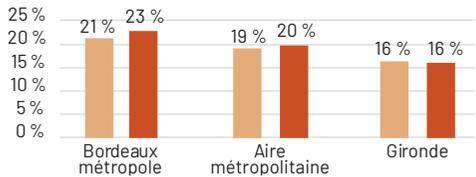
Évolution du parc de voitures particulières d'âge inférieur ou égal à 15 ans en Gironde

Source : SDES-RSVERO



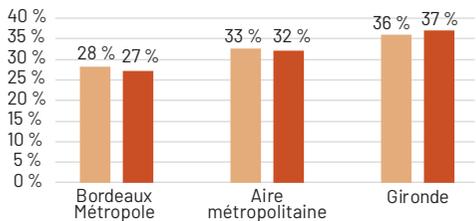
Part des ménages non motorisés

Source : Insee RP 2006-2016)

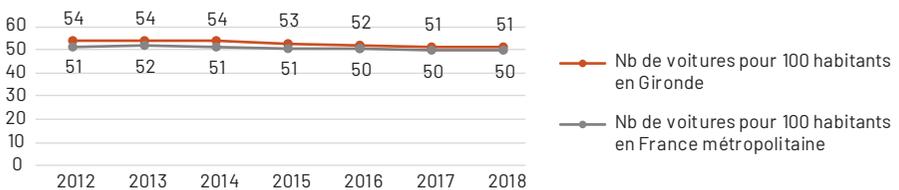


Part des ménages très motorisés (2 voitures ou plus)

Source : Insee RP 2006-2016



Évolution du nombre de voitures pour 100 habitants



Une hausse du trafic sur la rocade ainsi que du trafic poids-lourds

Le trafic de la rocade a peu évolué entre 2010 et 2014, puis a progressé de 5 % entre 2014 et 2016 et semble se stabiliser à nouveau depuis. En 2018, le trafic varie, tous sens confondus, entre 80 000 et 140 000 véhicules/jour selon les tronçons. Le maximum est atteint entre l'A62 et le pont F. Mitterrand.

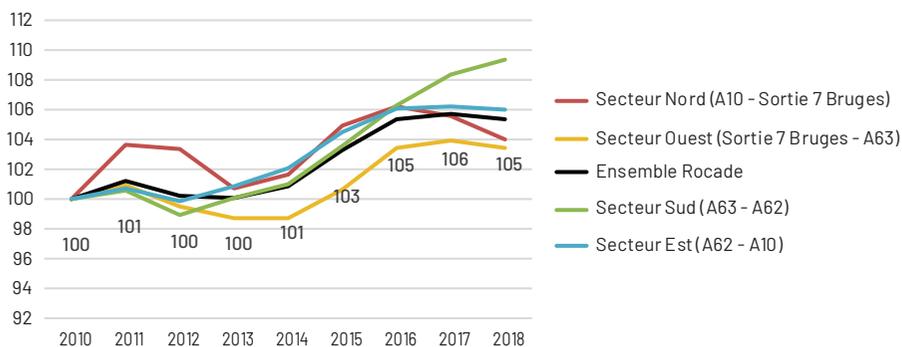
Le trafic enregistré pour le secteur nord baisse légèrement en 2018, alors que celui du secteur sud, entre les autoroutes A63 et A62, continue d'augmenter.

En raison du transit, le trafic poids lourds est près de trois fois plus important pour le secteur est que pour le secteur ouest.

Évolution du trafic routier sur la rocade

Base 100 en 2010

Source : Dir Atlantique

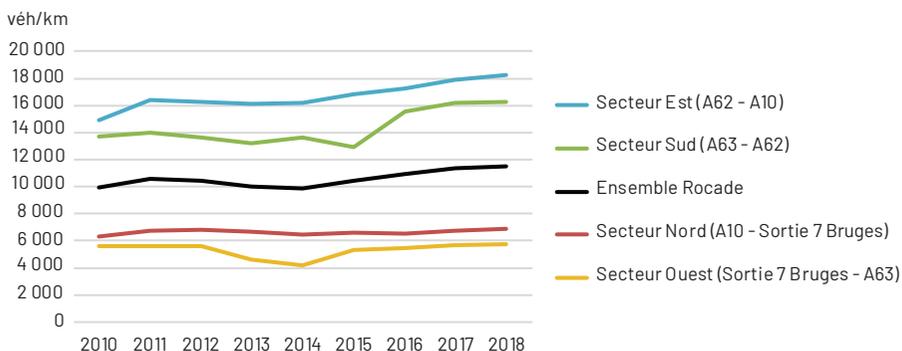


Après une augmentation de 15 % du trafic PL sur l'ensemble de la rocade entre 2014 et 2017, la hausse ralentit en 2018 pour s'établir à +2 %. Cette progression impacte fortement les tronçons déjà chargés, notamment les secteurs est et sud où l'on compte, en 5 ans, plus de 3 000 PL supplémentaires en moyenne par jour et par kilomètre.

Si on considère un poids lourd comme équivalent à 2,5 véhicules légers en terme d'occupation de la voirie, les poids lourds occupent donc, en moyenne, en 2018 entre 15 % de la section ouest et 30 % de la section est de la rocade.

Évolution du trafic PL sur la rocade

Source : Dir Atlantique



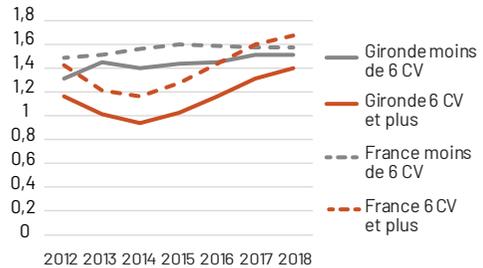
Sur la rocade, la progression relativement lente mais régulière du nombre de poids lourds, représentant chacun entre 2 et 3 véhicules légers en termes d'occupation de la voirie, peut expliquer le sentiment de congestion accrue de cette infrastructure.

Des véhicules diesel moins nombreux mais toujours majoritaires

En Gironde, les véhicules de plus de 6 CV sont en forte progression depuis 2014 parmi les voitures neuves, mais sans aller jusqu'à devenir majoritaires, comme c'est le cas au niveau national.

Nombre de véhicules neufs vendus pour 100 habitants selon leur puissance

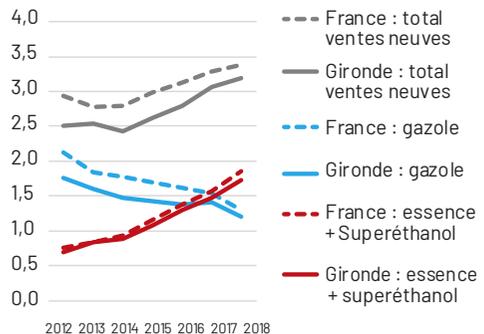
Source : SDES-RSVERO



Confirmant l'inversion amorcée en 2017, les ventes de voitures neuves essence sont dorénavant plus importantes que celles des véhicules diesel. Elles représentent 54 % des ventes de véhicules neufs en Gironde en 2018, alors qu'elles ne représentaient que 28 % en 2012. Comme au niveau national, les voitures diesel continuent néanmoins de représenter la très grande majorité du parc des voitures de moins 15 ans (68 %).

Nombre de véhicules essence et gazole neufs vendus en France et en Gironde pour 100 habitants

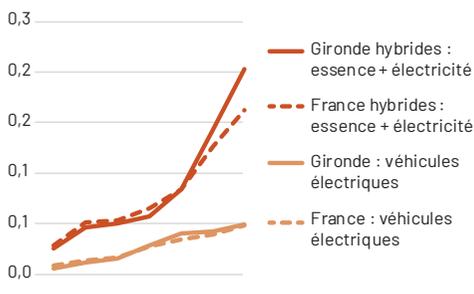
Source : SDES-RSVERO



Les ventes de véhicules neufs électriques ou hybrides ont été multipliées par 3 au cours des 5 dernières années. Ils représentent, en 2018, 8 % des ventes (contre 6 % en moyenne en France). Ils sont notamment tirés par les véhicules hybrides essence/électricité dont les ventes connaissent cette année une hausse de 42 % en Gironde par rapport à 2017.

Nombre de véhicules électriques neufs vendus en France et en Gironde pour 100 habitants

Source : SDES-RSVERO

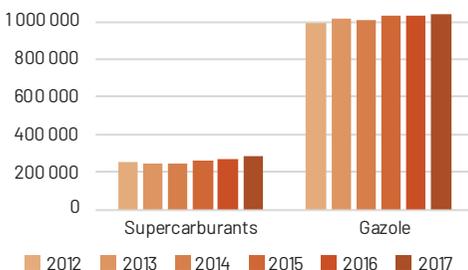


En 2018, les ventes totales de carburant en Gironde diminuent de 2 %. Dans le détail, les ventes de supercarburants marquent à nouveau une hausse de 6 % alors que celles de gazole diminuent de 4 %.

En Gironde comme au niveau national, le gazole représente encore 77 % des ventes.

Évolution des ventes de carburants en m³ en Gironde

Source : CPDP



Bien que ralentie et désormais moins rapide que la croissance démographique, l'augmentation du nombre de voitures en circulation se poursuit encore en Gironde avec une baisse de la part des véhicules neufs diesel. Malgré cette hausse du stock de véhicules, les ventes totales de carburant ont diminué de 2 % en 2018.

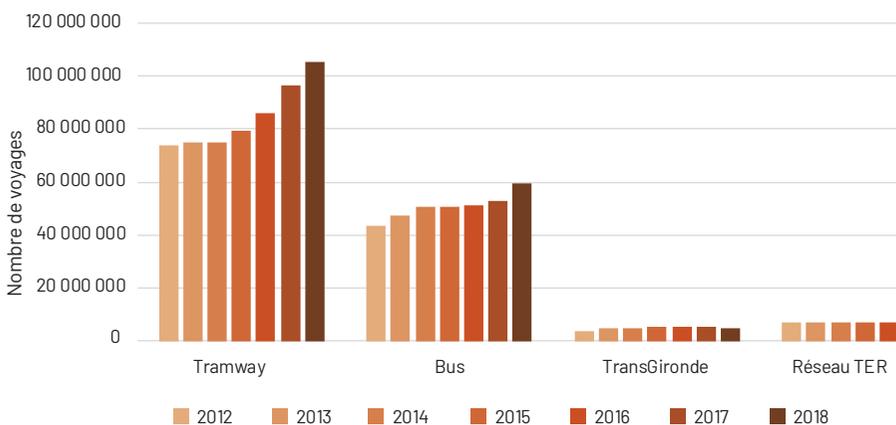
La fréquentation des transports collectifs croît plus vite que l'offre et que la population

Avec plus de 170 millions de voyages en 2018 (hors réseau TER faute de disponibilité de la donnée) contre 155 millions en 2017, la fréquentation globale des transports en commun est en hausse de 10 % sur le territoire girondin. Cette progression est en forte accélération cette année puisque les augmentations précédentes étaient respectivement de 5 % en 2016 et de 8 % en 2017.

La fréquentation du réseau de transport a ainsi augmenté de 40 % entre 2012 et 2018, avec une hausse de 43 % pour le réseau de tramway, de 36 % pour le réseau de bus TBM et de 30 % pour le réseau de cars TransGironde (désormais cars Nouvelle-Aquitaine).

Évolution de la fréquentation commerciale des réseaux de transports collectifs de 2012 à 2018

Source : Bordeaux Métropole, CD 33, Région Nouvelle-Aquitaine

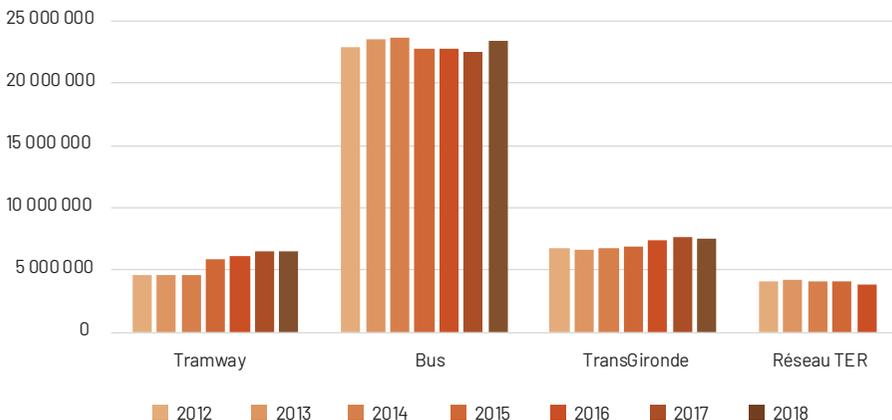


Sur la même période, l'offre kilométrique, tous réseaux confondus, n'a augmenté globalement que de 9 % : soit + 40 % pour le réseau de tramway, + 2 % pour le réseau de bus TBM (la hausse de l'offre de tramway étant en partie compensée par la suppression des lignes de bus sur les mêmes parcours) et + 12 % pour le réseau de cars TransGironde.

Entre 2017 et 2018, les kilomètres commerciaux du réseau de tramway sont stables, tandis que ceux du réseau de bus augmentent de 4 %.

Évolution des kilomètres commerciaux offerts par les réseaux de transports collectifs entre 2012 à 2018

Source : Bordeaux Métropole, CD 33 , Région Nouvelle-Aquitaine



Au cours des quatre dernières années¹, la fréquentation du réseau Batcub a plus que doublé, frôlant les 400 000 voyages annuels.

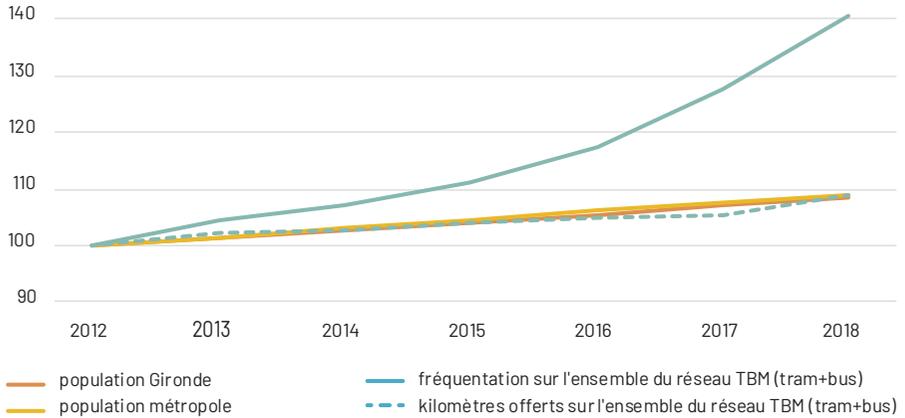
Le réseau Calibus (commune de Libourne) est en légère baisse (- 1 %) cette année, avec une progression cumulée de 12 % depuis 2014.

Quant au réseau Baïa (Sud Bassin), il continue sa forte croissance en 2018 avec + 21 % par rapport à 2017, soit une fréquentation multipliée par 3 en 4 ans.

1. Les données des réseaux batcub, mobibus, BAIA et Calibus ne sont suivies que depuis 2014 dans le cadre de cet observatoire.

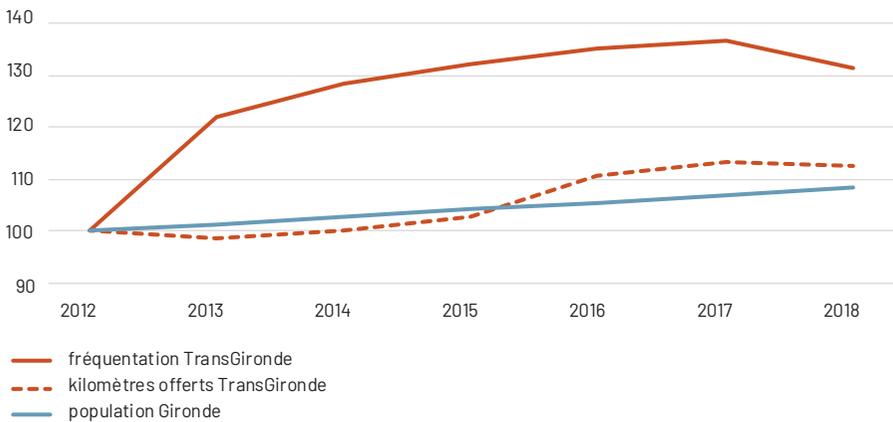
Comparaison de la croissance de la fréquentation, de l'offre et de la population entre 2012 à 2018

Base 100 en 2012



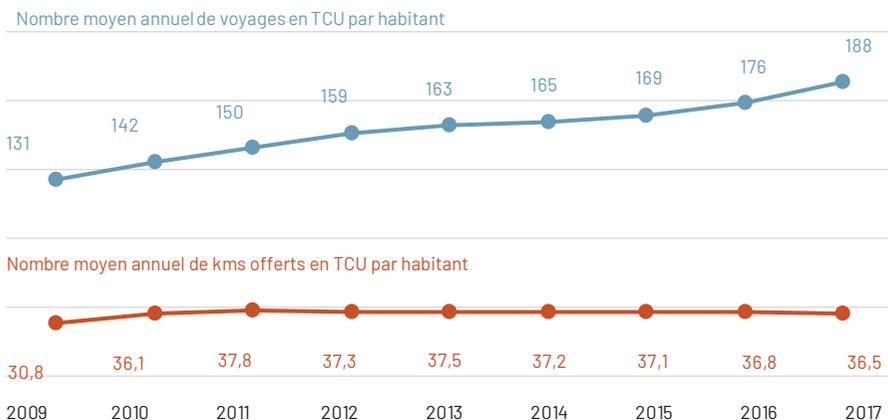
Comparaison de la croissance de la fréquentation, de l'offre et de la population entre 2012 et 2018

Base 100 en 2012



Entre 2012 et 2018, alors que la fréquentation des réseaux de transports collectifs explosait, la population n'augmentait que de 9 % sur le territoire de Bordeaux Métropole de même qu'en Gironde ; l'offre en kilomètres commerciaux ne progressait que de 6 % sur le réseau TBM et de 12 % sur le réseau TransGironde.

Transports collectifs urbains (tramway + bus) : offre et fréquentation par habitant



Depuis 2012, le développement très rapide de l'usage des transports en commun, notamment au sein de la métropole, n'est pas simplement dû à la hausse de la population mais bien à un changement des pratiques.

L'offre par habitant est relativement stable alors que le nombre annuel de voyages par habitant augmente à un rythme soutenu ce qui pourrait générer à terme un risque de saturation du réseau.

Une pratique du vélo de plus en plus importante au sein de Bordeaux Métropole

La pratique du vélo continue de croître au sein de Bordeaux Métropole avec une hausse de 10,5 % en 2018, soit une hausse de + 50 % sur les 5 dernières années¹.

Cette évolution est visible pour les déplacements domicile-travail réalisés en deux-roues¹ qui augmentent de 46 % entre 2006 et 2016 pour les flux internes à Bordeaux Métropole, représentant 10 % de part modale.

Ces déplacements viennent en partie d'un report de l'automobile, dont la part modale est en baisse de 8 points, mais aussi partiellement de la marche à pied. Le nombre d'actifs allant travailler à pied a en effet diminué de 11 % sur la même période.

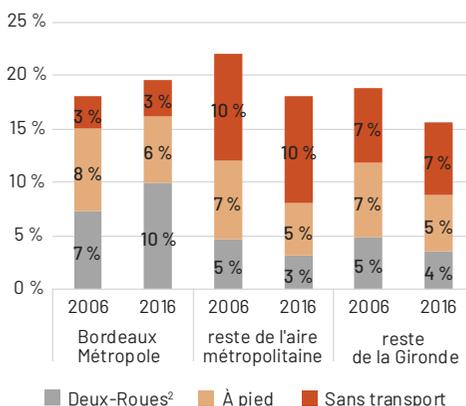
Si la pratique du vélo reste fortement concentrée sur le cœur d'agglomération, la part d'actifs allant travailler à pied est en revanche quasiment la même au centre et dans les territoires périphériques.

L'essor de ces modes doux est encore plus net pour les autres motifs de déplacements que le domicile-travail. En effet, l'enquête déplacements allégée réalisée en 2017 par Bordeaux Métropole qui porte sur l'ensemble des déplacements des métropolitains (tous motifs confondus) indique une hausse de la part modale du vélo de 4 % à 8 % entre 2009 et 2017, alors que celle de la marche passe de 24 % à 29 % sur la même période.

Enfin, il est intéressant de constater que la part d'actifs sans transport (actifs travaillant à domicile) est trois fois plus importante en dehors de Bordeaux Métropole.

Part des actifs se rendant au travail en mode doux, selon l'année et le territoire de résidence

Source : Insee RP 2006 - RP 2016



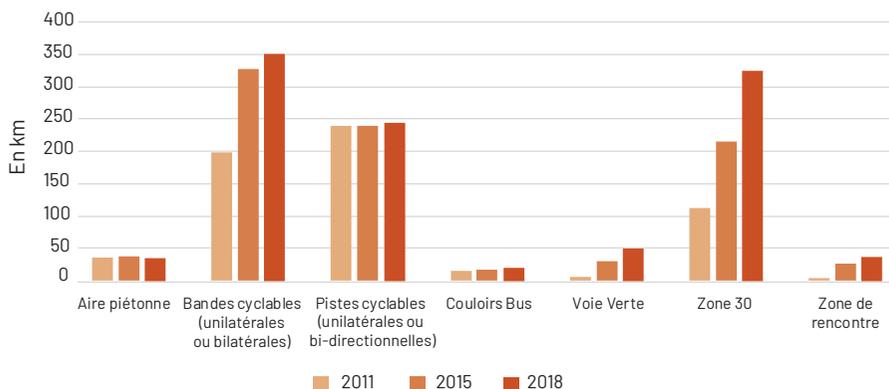
1. Ces données sont issues de l'Observatoire du vélo 2018 de Bordeaux Métropole qui s'appuie sur 118 points d'enquêtes ponctuels et 28 compteurs permanents.

2. Le recensement de population de l'Insee ne permet pas de distinguer les deux-roues motorisés des deux-roues non-motorisés.

L'inventaire des aménagements cyclables montre que si l'offre a été très importante en aménagement dédiés (bandes cyclables) entre 2011 et 2015, ce sont essentiellement les espaces de cohabitation (zones 30 notamment) qui continuent de se développer depuis. Les voies vertes et les zones de rencontre sont également en fort développement avec respectivement + 66 % et + 40 % depuis 2015 mais elles concernent un nombre de kilomètres bien moins important.

Inventaire des aménagements cyclables au sein de Bordeaux Métropole

Source : Bordeaux Métropole

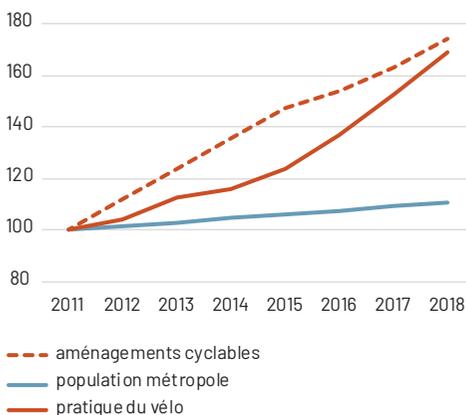


Sur la période 2011- 2018, la pratique du vélo a ainsi augmenté de + 68 % tandis que l'offre, mesurée par les linéaires d'aménagement, augmentait de + 74 %.

Alors que les aménagements ont progressé de façon assez régulière, la pratique a quant à elle augmenté lentement jusqu'en 2015 pour connaître ensuite une forte accélération jusqu'en 2018. Il est en effet souvent nécessaire que le territoire soit suffisamment bien maillé pour permettre un changement des pratiques.

Comparaison de la croissance de la pratique du vélo, de l'offre d'aménagements cyclables (en km) de la population de 2011 à 2018

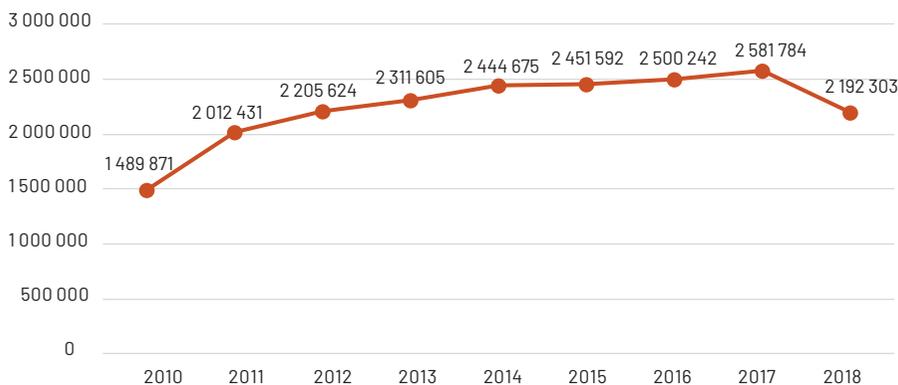
Base 100 en 2011



Pour la première fois depuis leur mise en service en 2010 le nombre d'emprunts Vcub est en baisse (-15 % en 2018). Le décrochage entre l'augmentation de la pratique du vélo et l'évolution de l'usage du VCub peut trouver son origine dans l'arrivée de nouveaux opérateurs de free-floating et dans un équipement en vélos des ménages désormais plus important.

Nombre annuel d'emprunts de VCub

Source : Bordeaux Métropole



Entre 2011 et 2018, contrairement aux transports collectifs, la pratique du vélo au sein de la métropole a augmenté dans les mêmes proportions que l'offre en aménagements cyclables.

Une tendance à la baisse des émissions et des concentrations de polluants

Les tendances de concentrations de polluants observées en stations sont globalement à la baisse, que ce soit pour la pollution au dioxyde d'azote ou aux particules fines.

Le dioxyde d'azote est un polluant indicateur des activités de transport, notamment du trafic routier.

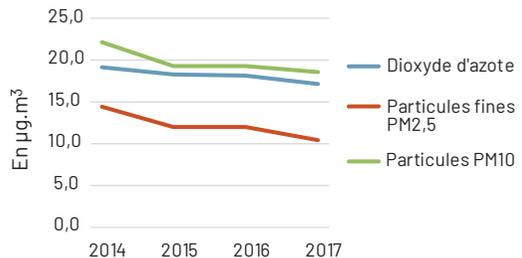
En effet, en Gironde, les émissions de dioxyde d'azote sont très majoritairement dues au trafic routier (68 %) loin devant l'industrie (11 %) et le secteur résidentiel et tertiaire (9 %).

Parmi les émissions de dioxyde d'azote générées par le trafic routier, 43 % sont liées aux véhicules particuliers diesel, 3 % aux VP essence, 25 % par les véhicules utilitaires légers diesel et 28 % par les PL diesel.

Depuis 2012, la part des émissions générées par les VP diesel et VUL diesel a fortement augmenté, venant en partie compenser la baisse de celles liées aux PL diesel.

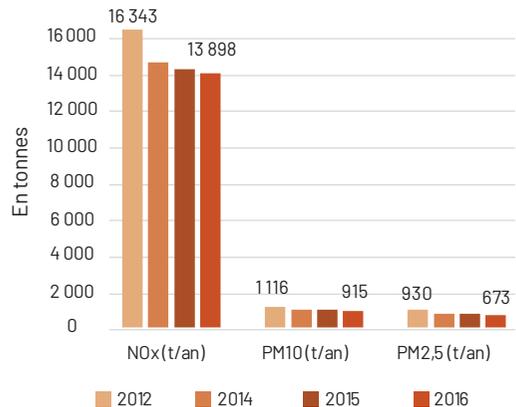
Évolution des concentrations moyennes de polluants observées en Gironde (toutes stations confondues)

Source : ATMO Nouvelle Aquitaine



Émissions générées par le trafic routier en Gironde

Source : ATMO Nouvelle Aquitaine



Les sources de particules fines de diamètre inférieur à 10 µm (PM10) et inférieur à 2,5 µm (PM2.5) sont multiples. Les sources majoritaires sont le secteur résidentiel et tertiaire, le trafic routier, les chantiers et l'agriculture.

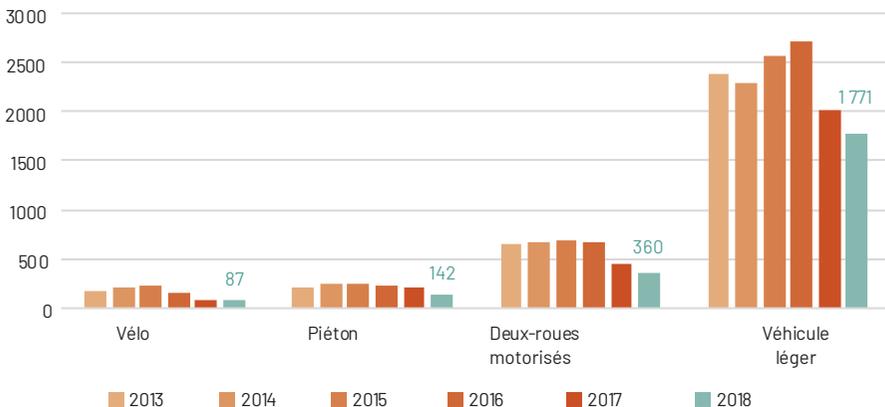
En Gironde, le trafic routier génère 23 % des PM10 et 21 % des PM2,5. 48 % des émissions de PM10 dues au trafic routier sont générées par les VP diesel, 8 % par les VP essence, 20 % par les VUL et 22 % par PL diesel. Depuis 4 ans, le poids des VUL diesel tend à diminuer dans les émissions de PM10 et PM2,5, contrairement aux émissions de Nox.

Malgré un nombre croissant de véhicules en circulation, la qualité de l'air semble globalement meilleure, vraisemblablement en raison du renouvellement progressif du parc avec des véhicules moins polluants.

Une baisse des accidents au sein de la métropole

Évolution du nombre d'accidents en Gironde selon le type d'utilisateur impliqué

Source : data.gouv.fr, fichier BAAC

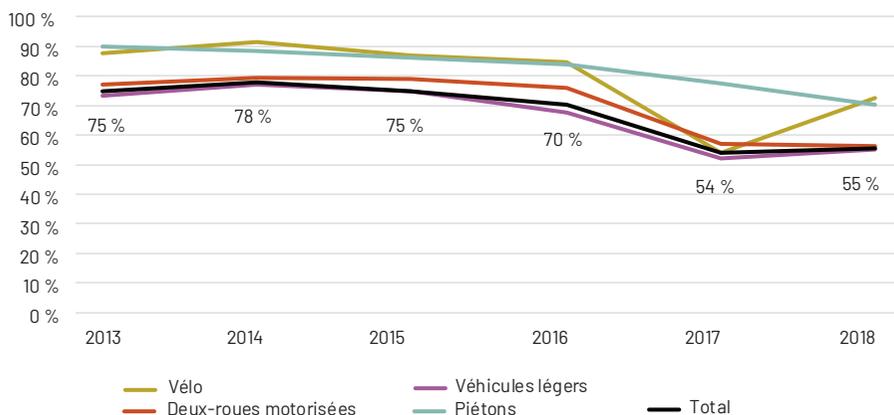


Le nombre d'accidents corporels connaît en Gironde en 2017 et en 2018 une forte baisse qui touche toutes les catégories d'utilisateurs.

Au total, entre 2015 et 2018, le nombre d'accidents impliquant un véhicule léger a diminué de 30 %, ceux impliquant un vélo ont baissé de plus de 60 %, ceux impliquant un piéton de 40 % et ceux impliquant un deux-roues motorisé de près de 50 %. Cette baisse concerne cependant un peu plus fortement les blessés légers que les blessés graves. Le nombre de tués reste quant à lui relativement stable.

Évolution de la part des accidents recensés au sein de Bordeaux Métropole

Source : data.gouv.fr, fichier BAAC



En 2018, 55 % des accidents recensés en Gironde ont lieu au sein de la métropole bordelaise, alors que cette part était de 78 % en 2014. La tendance à la baisse observée sur le département est donc tirée par les chiffres métropolitains, en forte diminution, alors que les chiffres sur le reste du département sont stables voire en hausse. Ainsi, entre 2015 et 2018, les accidents de véhicules légers ont diminué de 50 % sur Bordeaux Métropole mais augmenté de près de 30 % sur le reste du territoire. Les accidents impliquant des vélos sont en baisse de 70 % sur la métropole (malgré un léger retour à la hausse en 2018) alors qu'ils restent à peu près stables sur le reste du département.

Entre 2013 et 2018, le nombre d'accidents impliquant un vélo baisse, malgré la hausse très importante de la pratique. En effet, dans un environnement où les vélos et les infrastructures sont nombreux, la sensibilisation est plus élevée, et la cohabitation vélo-voiture est plus sereine.

L'observatoire des mobilités et des rythmes de vie est une instance partenariale animée par l'a-urba qui poursuit trois objectifs principaux :

- la production de données permettant d'apprécier les comportements de déplacements et la publication d'indicateurs clés actualisés annuellement pour rendre compte de la situation du territoire et de son évolution en matière de mobilité. Les chiffres clés de l'observatoire sont ainsi publiés depuis 2014 ;
- la production de zooms ponctuels sur des problématiques spécifiques, des enjeux particuliers définis chaque année avec nos partenaires. Le dernier zoom porte sur l'étude des usagers des dernières extensions du réseau de **tramway** ;
- l'organisation annuelle d'un évènement. Le dernier évènement organisé en octobre 2019 s'est intéressé aux nouveaux engins de déplacements personnels et a donné lieu à la production d'une synthèse des débats.

Toutes les productions de l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie sont accessibles sur le site internet de l'a-urba, [cliquez ici](#).

Chefs de projet : Valérie Diaz, Mireille Bouleau
Sous la direction de : Antonio Gonzalez-Alvarez
Conception graphique : Christine Dubart