Qui sont les automobilistes utilisant les parkings du centre-ville de Bordeaux ?

Enquête menée dans les parkings Bourse et Gambetta

Observatoire des mobilités et des rythmes de vie

04/2023

Parking Bourse-Jean Jaurès @a-urba

À l'instar de nombreuses villes, l'usage de l'automobile est interrogé par les politiques publiques menées à Bordeaux. Au tournant des années 2000, c'est le tramway, accompagné de vastes opérations de transformation de l'espace public et de piétonnisation du centre-ville qui avait lancé cette dynamique. Depuis, le mouvement s'est accéléré, avec un pont de pierre désormais fermé à la circulation automobile, de nombreux kilomètres d'aménagements cyclables réalisés, en particulier dans la foulée de la crise du Covid, ou de nouvelles politiques du stationnement et de limitation de la vitesse de circulation. Dans les prochaines années, la Zone à Faible Émission viendra interdire l'accès à l'intra-rocade aux véhicules les plus polluants.

Malgré ce contexte, les parkings du centre-ville de Bordeaux continuent à être fréquentés. Une étude de Bordeaux Métropole menée en 2019 avait permis d'esquisser un premier portrait des habitudes des usagers. L'Observatoire des mobilités et des rythmes de vie a souhaité approfondir la question et mieux comprendre qui sont les usagers des parkings du centre-ville et pourquoi ils les utilisent. Cette synthèse réalisée par l'a-urba restitue les principaux résultats d'une enquête de terrain menée avec les étudiants du Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP) de l'Université de Lyon 2 et de l'ENTPE.

Méthodologie

L'enquête menée par les étudiants du master TURP s'est concentrée sur deux parkings souterrains du centre-ville, les parkings Bourse-Jean-Jaurès et Gambetta. Ces deux parkings ont en effet pour points communs de se situer en lisière de la zone piétonne du centre-ville. Ils ne sont pas dédiés à un équipement ou à un usage précis, en desservant aussi bien des espaces d'emplois, des espaces commerciaux, ou de grands équipements culturels et de loisirs, et représentent de ce fait assez bien la diversité des usages que l'on peut retrouver en centre-ville.

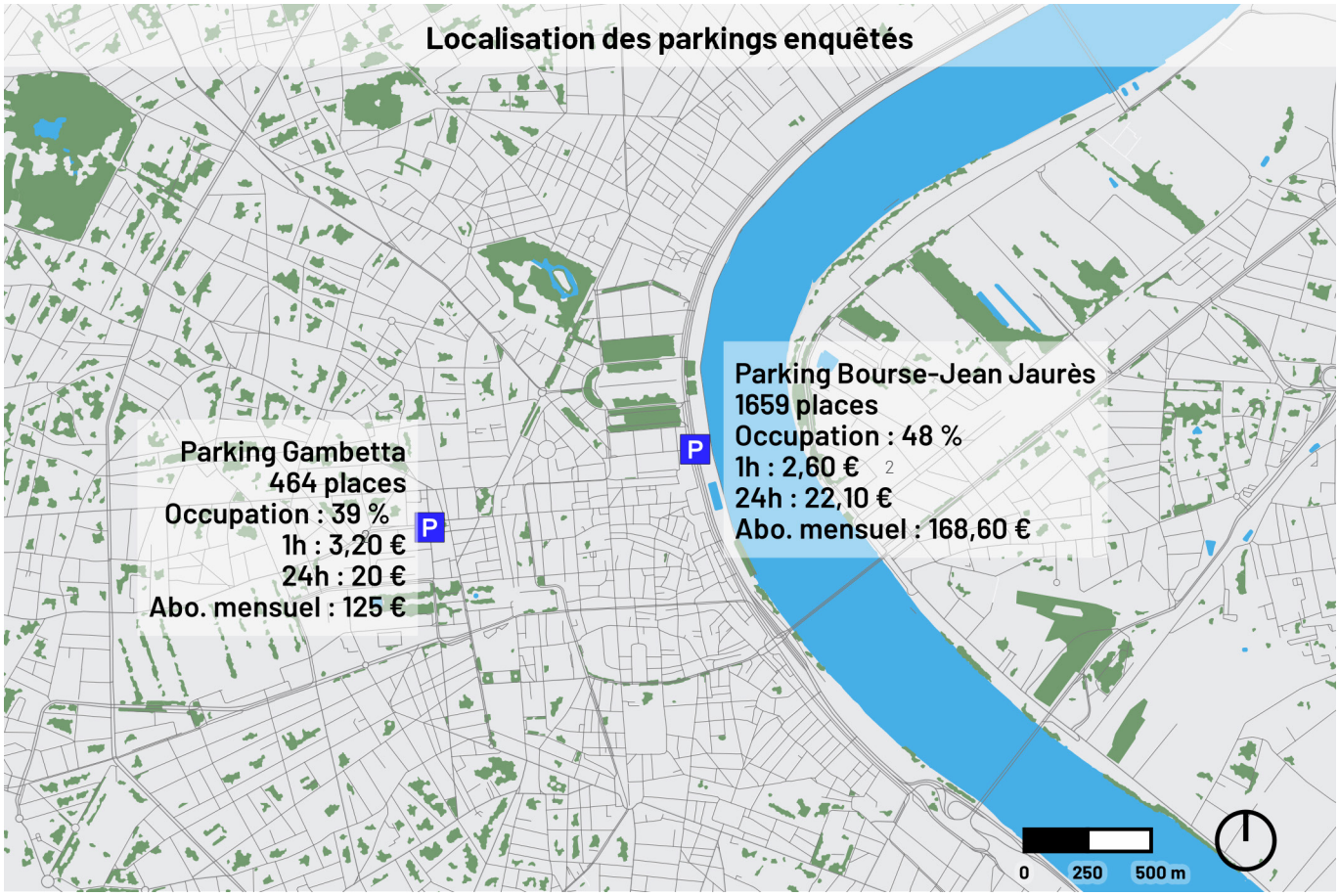
L'enquête s'est déroulée du 29 novembre au 3 décembre 2021[1]. 568 questionnaires ont été administrés en face à face, en semaine entre 8 h et 18 h 30. Les personnes disposant d'un abonnement résident ont été exclues de l'enquête, leur utilisation du parking étant avant tout liée à leur domicile. La répartition des questionnaires se fait de la façon suivante : 60 % sur le parking Bourse (1 659 places) et 40 % sur le parking Gambetta (464 places).

Parkings Bourse et Gambetta

Du 29/11/2021 au 03/12/2021

3 minutes en face à face

568 personnes enquêtées



1 - Si le contexte sanitaire sur la période d'enquête était celui de la cinquième vague Covid et variant Omicron, il demeure à nuancer au regard de l'absence de mesure de restrictions autres que le passe sanitaire : pas de fermeture des lieux culturels et de restauration, pas de télétravail imposé...
2 - Occupation moyenne en journée (8-20h), 2021, Bordeaux Métropole

1 Une surreprésentation des 40 à 60 ans et des catégories professionnelles supérieures

Les usagers (non-résidents) des parkings du centre-ville sont pour 53 % métropolitains (Bordeaux 22 %, BM rive gauche hors Bordeaux 25 %, BM rive droite hors Bordeaux 6 %), 34 % Girondins hors métropole, et 13 % non-Girondins.

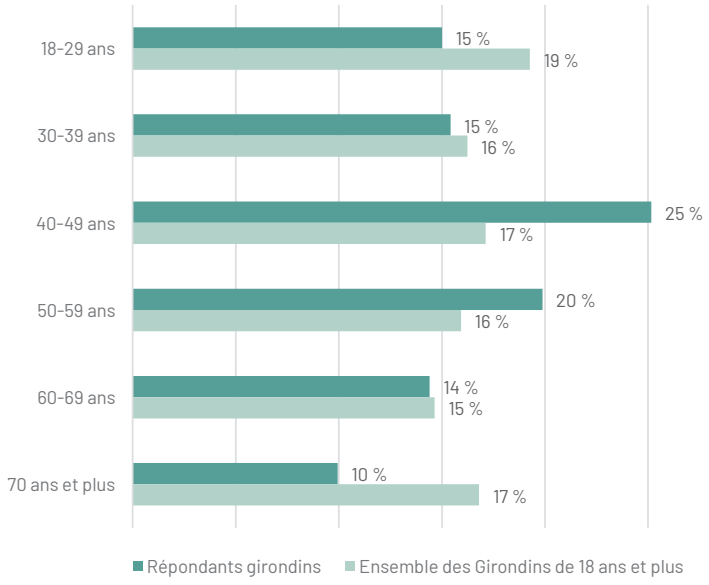
Pour mieux cerner les profils de ces usagers, les 87 % de répondants girondins ont été **comparés à l'ensemble des habitants de 18 ans et plus de la Gironde**. Il apparaît un usage des parkings particulièrement marqué pour les 40-59 ans, tandis qu'il est moindre pour les plus âgés et les plus jeunes. De la même façon, les « artisans, commerçants, chefs d'entreprises » et les « cadres et professions intellectuelles supérieures » sont en proportion bien plus nombreux à utiliser les parkings du centre-ville, à l'inverse des catégories inactives, ainsi que des employés et des ouvriers.

Cette analyse comparée montre une **surreprésentation des 40 à 60 ans et des actifs des catégories « artisans, commerçants, chefs d'entreprises » et «cadres et professions intellectuelles supérieures » dans l'utilisation des parkings du centre-ville de Bordeaux.**

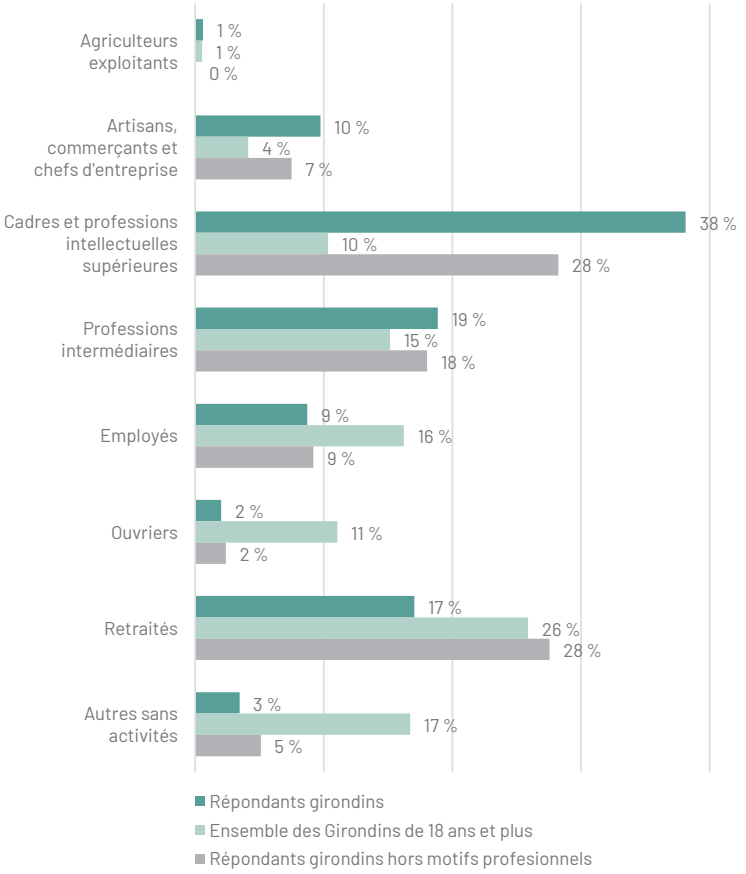
Cette tendance se vérifie y compris en excluant les motifs professionnels : les cadres et professions intermédiaires représentent toujours 28 % des usagers girondins qui ont des motifs personnels, contre 10 % de l'ensemble des Girondins.

Les hommes sont un peu plus nombreux à utiliser les parkings du centre-ville (53 %) que les femmes. Par ailleurs, 66 % des usagers sont des autosolistes, 30 % ont un passager, et 4 % en ont deux ou plus.

Répartition des âges



Répartition des catégories socio-professionnelles



2 Des usages conformes à la diversité de fréquentation d'un centre-ville

Si environ 30 % des déplacements réalisés en voiture (Enquête nationale « Mobilité des personnes », Insee 2019) relèvent de motifs professionnels, ils représentent près de 40 % des déplacements générant un stationnement dans un parking du centre-ville. Le lieu de travail habituel concerne notamment 21 % du total et les rendez-vous professionnels 16 %. Les motifs personnels représentent 60 % du total, dont 14 % pour des rendez-vous personnels et 46 % pour des motifs achats, sortie, loisirs ou famille.

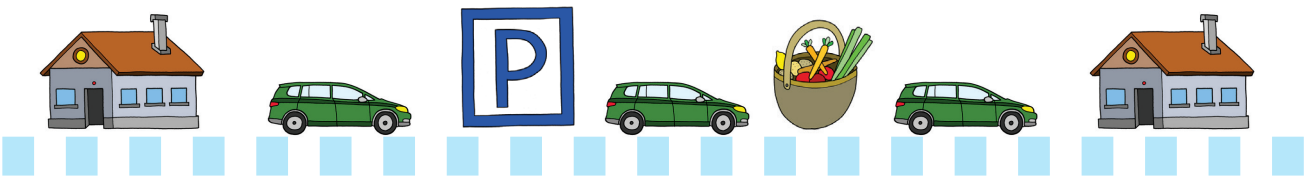
La fréquence de venue est également très variable. Pour 40 % des usagers, il s'agit d'un stationnement ponctuel : non régulier, voire inédit. À l'inverse, **60 % des usagers stationnent régulièrement dans ce quartier** (plusieurs fois par mois ou plus fréquemment), et environ un tiers d'entre eux le fait plusieurs fois par semaine.

Motif	Part
Achats, sorties, loisirs, famille	46 %
Lieu de travail habituel	21 %
Rendez-vous professionnel	16 %
Rendez-vous personnel	14 %
École, formation	2 %
Autre (dont tourisme)	1 %

Fréquence du stationnement dans le quartier	Part
1re fois	2 %
Irrégulier	38 %
Plusieurs fois par mois	27 %
Plusieurs fois par semaine	20 %
Tous les jours	14 %

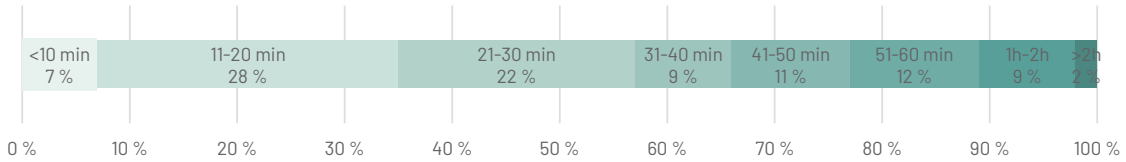
Dans 79 % des cas, le déplacement ne s'insère pas dans une chaîne : il n'y a pas de déplacement intermédiaire entre le domicile et le parking, ni entre le parking et le domicile.

Pour les 21 % restants, minoritaires, il y a au moins un déplacement intermédiaire avant ou après le stationnement. Les motifs principaux sont faire des courses et « récupérer ou déposer quelqu'un ».



Enfin, plus du tiers des déplacements pour accéder à un parking n'excède pas 20 minutes.

Temps de parcours pour accéder au parking



3 Des profils d'usagers des parkings très différents les uns des autres

Une fois qu'ils ont stationné leur voiture, 96 % des usagers n'utilisent que la marche entre leur arrivée et leur départ. Cela peut être induit par un stationnement au plus près possible de la destination.

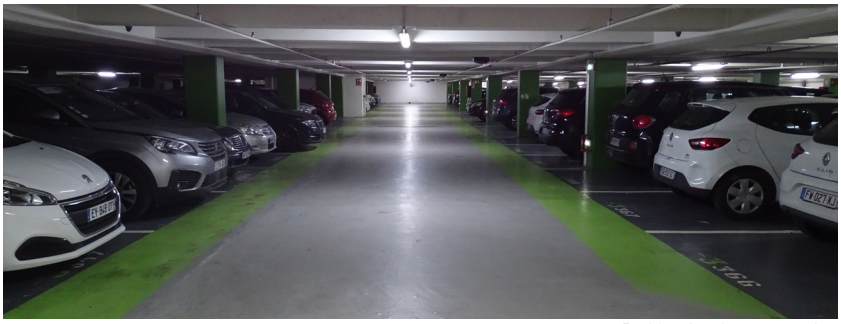
Par ailleurs, **50 % des usagers qui viennent régulièrement dans le centre-ville utilisent parfois voire régulièrement d'autres modes pour venir**, dont[1] :

- 36 % en transports en commun
- 13 % à vélo
- 5 % à pied
- 3 % en deux-roues motorisés
- 1 % autrement (trottinette, etc.)

En fonction de la **fréquence de venue dans le centre-ville** et de l'**utilisation d'un autre mode**, quatre catégories d'usagers ont été distinguées.

***50 %** la moitié des usagers qui viennent régulièrement en centre-ville ne le font pas qu'en voiture*

***17 %** des usagers qui viennent régulièrement en centre-ville viennent aussi à pied ou à vélo*



Parking Gambetta @a-urba

Les irréguliers

(36 % des usagers)

Ils viennent en centre-ville de Bordeaux peu fréquemment (une fois par mois ou moins).

Ces irréguliers ne sont pas les mêmes d'un jour à l'autre, mais représentent plus du tiers des automobilistes qui utilisent les parkings du centre-ville. **61 % des usagers non-girondins se retrouvent dans cette catégorie**, qui compte à l'inverse un peu moins de bordelais et de métropolitains rive gauche que l'ensemble des usagers. **Les retraités et les employés sont plus nombreux** que dans les autres catégories, plus de la moitié d'entre eux sont des irréguliers. À l'inverse les catégories « Artisans, commerçants, chefs d'entreprises » et « Cadres et professions intellectuelles supérieures » y sont un peu moins représentées. On ne compte logiquement presque aucun abonné dans cette catégorie. Enfin, **les motifs achats, sorties, loisirs ou famille y sont majoritaires** (58 % des irréguliers).

Les réguliers qui viennent exclusivement en voiture

(32 % des usagers)

Ils viennent en centre-ville de Bordeaux régulièrement (plusieurs fois par mois ou plus) et viennent systématiquement en voiture.

L'usage systématique de la voiture est plus marqué pour les Girondins non métropolitains, qui représentent 46 % de cette catégorie, contre 34 % de l'ensemble des usagers. Ces usagers ont moins d'alternatives en s'éloignant de la métropole ; une fois qu'ils ont opté pour la voiture, ils la gardent jusqu'à l'arrivée. Il reste cependant 14 % de Bordelais dans cette catégorie. Les motifs personnels sont moins nombreux, tandis que **les motifs liés au lieu de travail ou d'études sont très largement surreprésentés** par rapport à l'ensemble des usagers (41 % contre 23 %). **30 % des usagers réguliers qui ne viennent qu'en voiture sont abonnés**.

1. Certains donnent plusieurs modes alternatifs utilisés en centre-ville, le total dépasse donc 50 %.

Les réguliers qui viennent majoritairement en voiture

(21 % des usagers)

Ils viennent en centre-ville de Bordeaux de façon régulière (plusieurs fois par mois ou plus), et il leur arrive de faire le trajet avec un autre mode que la voiture, mais celle-ci reste majoritaire.

Les Bordelais et les métropolitains rive gauche sont surreprésentés dans cette catégorie (respectivement 28 % et 37 % de cette catégorie, alors qu'ils ne représentent que 23 % et 26 % de l'ensemble des usagers). Il en va de même des cadres (48 % de la catégorie, contre 38 % de l'ensemble), et des motifs liés au lieu de travail (32 % contre 23 %). 20 % des usagers réguliers qui viennent principalement en voiture sont abonnés.

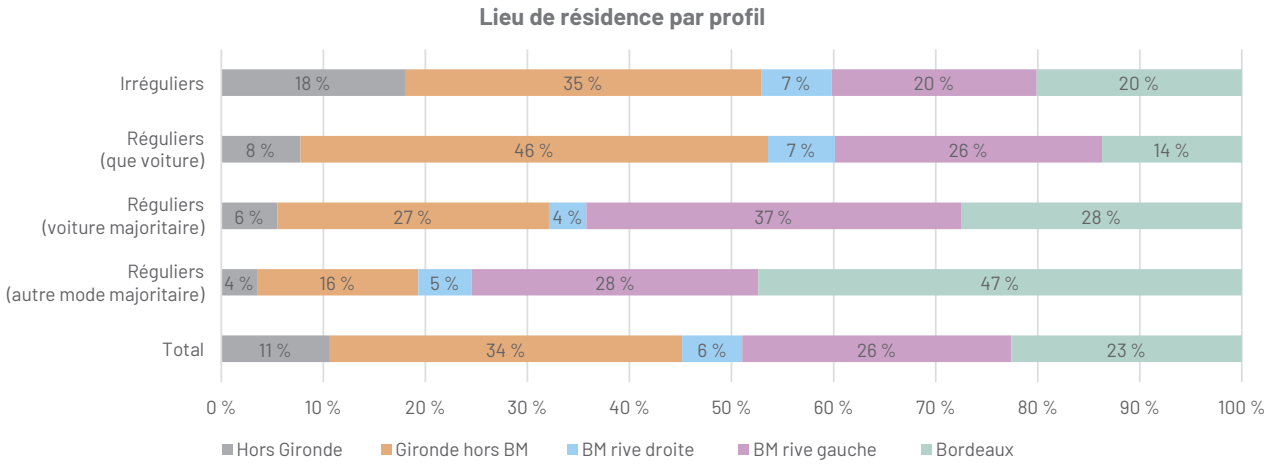
Les réguliers qui viennent majoritairement avec un autre mode

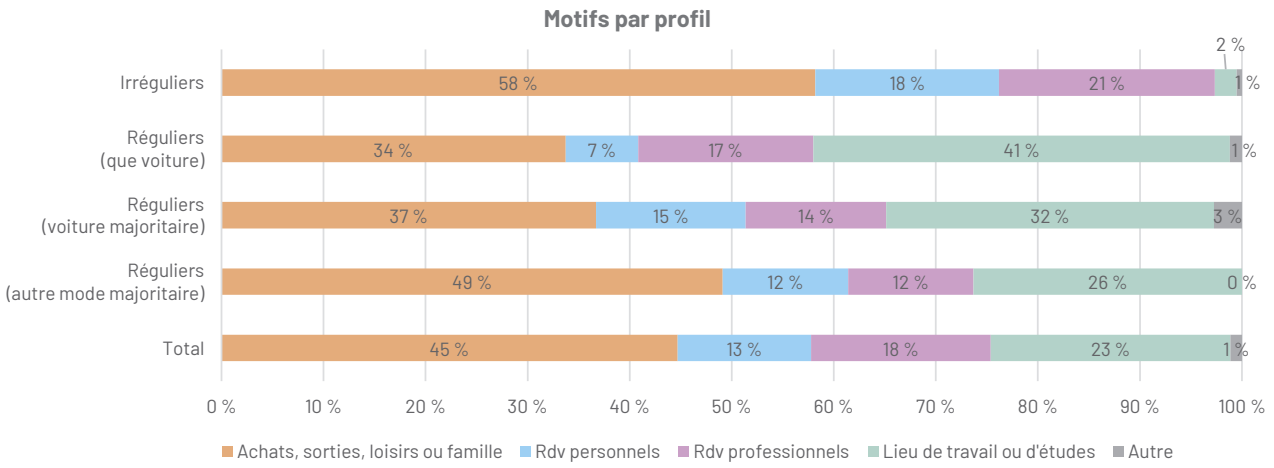
(11 % des usagers)

Ils viennent en centre-ville de Bordeaux de façon régulière (plusieurs fois par mois ou plus). Ils sont venus cette fois-ci en voiture, mais font généralement le trajet avec un autre mode de déplacement : transports en commun, vélo…

Les Bordelais représentent près de la moitié de cette catégorie (47 %, contre 23 % de l'ensemble). À l'inverse, les habitants hors BM y sont relativement peu nombreux. **Les cadres sont surreprésentés dans cette catégorie** (46 %, contre 38 % de l'ensemble), **ainsi que les étudiants et chômeurs**. À l'inverse, **les plus de 60 ans y sont beaucoup moins nombreux**. 19 % des usagers réguliers qui viennent majoritairement avec un autre mode sont abonnés.

Pour les irréguliers et les réguliers qui viennent majoritairement avec un autre mode, si le potentiel de report modal semble à première vue moindre, il y aurait des réflexions à mener, notamment sur la connaissance de l'offre. En ce qui concerne les réguliers qui viennent majoritairement ou exclusivement en voiture, les déplacements professionnels sont très nombreux. **On peut s'interroger sur le nombre de places de stationnement disponibles en centre-ville pour les pendulaires, offrant un accès en voiture privilégié aux zones les mieux desservies**.





4 Les facteurs explicatifs de l'utilisation de la voiture

La prise en charge de l'abonnement de stationnement incite à l'usage de la voiture

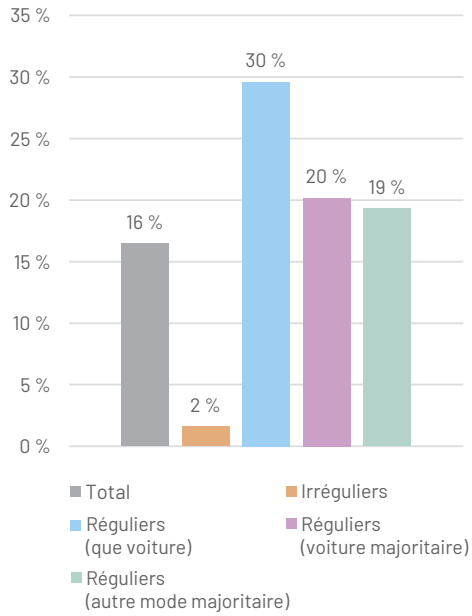
Le motif « lieu de travail » est surreprésenté parmi les usagers qui ne viennent qu'en voiture – 41 % d'entre eux alors qu'il ne concerne que 23 % du total des usagers des parkings du centre-ville.

L'un des facteurs explicatifs peut être la prise en charge de l'abonnement par l'employeur. Si 19 % des usagers sont abonnés, 78 % de ceux dont le motif est le lieu de travail habituel le sont, et **85 % des abonnements sont financés par l'employeur**.

85 % des abonnements sont financés par l'employeur

Le fait d'avoir un abonnement semble inciter à systématiser l'usage de la voiture. 30 % des usagers qui ne viennent qu'en voiture ont un abonnement pris en charge par l'employeur. En revanche, chez ceux qui utilisent également d'autres modes, cette part est d'environ 20 %.

Part des usagers ayant un abonnement pris en charge par l'employeur



Un accès au centre-ville plutôt compliqué, mais un stationnement assuré au plus près de la destination

53 % des usagers qui viennent régulièrement stationner dans ce quartier déclarent rencontrer des embouteillages de façon systématique, quand seulement 5 % n'en rencontrent jamais. On note cependant un écart entre les métropolitains qui sont 49 % à rencontrer des embouteillages à chaque fois qu'ils viennent, et les non métropolitains qui sont 59 % à faire part de congestion systématique. L'hypothèse qu'on peut formuler est que la congestion se situe en amont de la métropole, et qu'**en s'approchant du centre-ville la circulation pourrait y être moins compliquée**. Il peut également y avoir une part de subjectivité, liée au ressenti et à une habitude des embouteillages, ou à une meilleure connaissance des itinéraires alternatifs. Cependant, une fois à destination, la réponse est unanime : **94 % des usagers ont déclaré qu'il avait été facile de se garer. L'assurance de trouver une place peut également être un facteur explicatif du choix modal**, et le temps gagné à ne pas chercher de place peut compenser celui perdu dans les embouteillages.

94 % des usagers déclarent que se garer a été facile

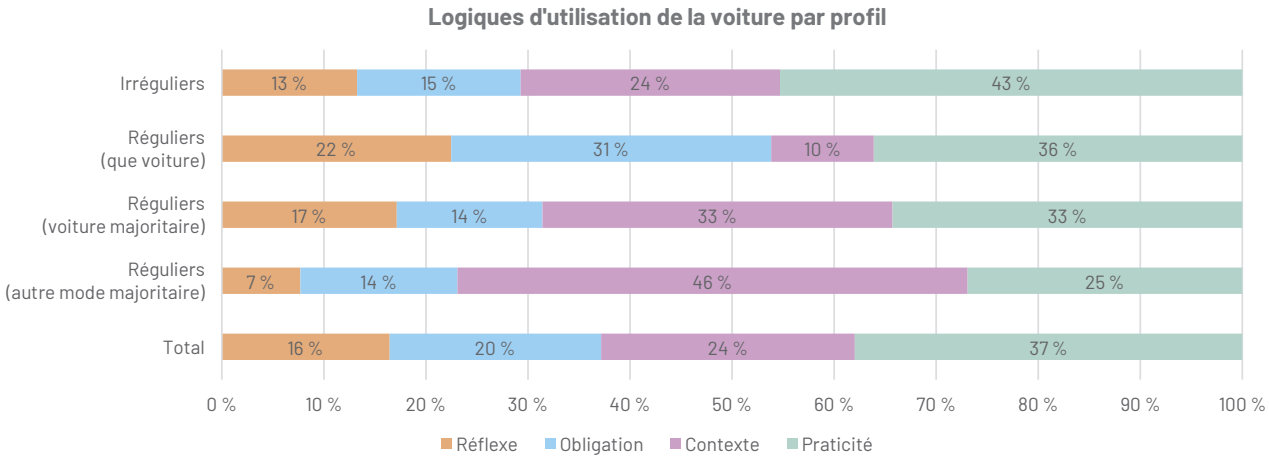
Une offre de parking relais connue des réguliers, moins des irréguliers

Les P+R sont connus par 90 % des usagers qui ne viennent qu'en voiture. Ils sont même 50 % à déclarer qu'ils auraient pu les utiliser. Quand on leur demande pourquoi ils ne l'ont pas fait, nombreux évoquent la volonté, une fois en voiture, d'aller jusqu'à la destination.

La connaissance de l'offre de parking relais semble à améliorer, notamment auprès des usagers irréguliers : 18 % d'entre eux ne connaissent pas les P+R de la métropole ou ne savent pas s'ils auraient pu les utiliser.

5 Mieux comprendre les logiques de choix modal

Les usagers ont été interrogés sur les raisons qui les ont poussés à utiliser la voiture. Elles ont été classées en quatre logiques : réflexe, obligation, contexte et praticité.



La voiture par réflexe

(16 % des usagers)

L'usager utilise la voiture avant tout autre mode. On trouve ici des raisons qui ont trait à l'automatisme pour la voiture ou au rejet ferme des autres modes – aversion des transports en commun, inconfort...

La voiture est un réflexe et cette logique est surreprésentée parmi les réguliers qui ne viennent qu'en voiture. Chez les usagers de 70 ans et plus, elle représente 26 % des cas, contre moins de 15 % des moins de 70 ans. Si les seniors constituent une part plus faible des usagers des parkings du centre-ville, ils semblent choisir plus systématiquement l'automobile. Néanmoins, ce ne sont pas les seuls, puisque 85 % des usagers de cette logique ont moins de 70 ans. La géographie joue peu, puisque 12 % des usagers bordelais le sont eux aussi par réflexe.
Le report modal semble ainsi difficile, et pour pouvoir changer les comportements, on peut s'interroger sur la nécessité de compléter l'amélioration de l'offre avec des mesures dissuasives.

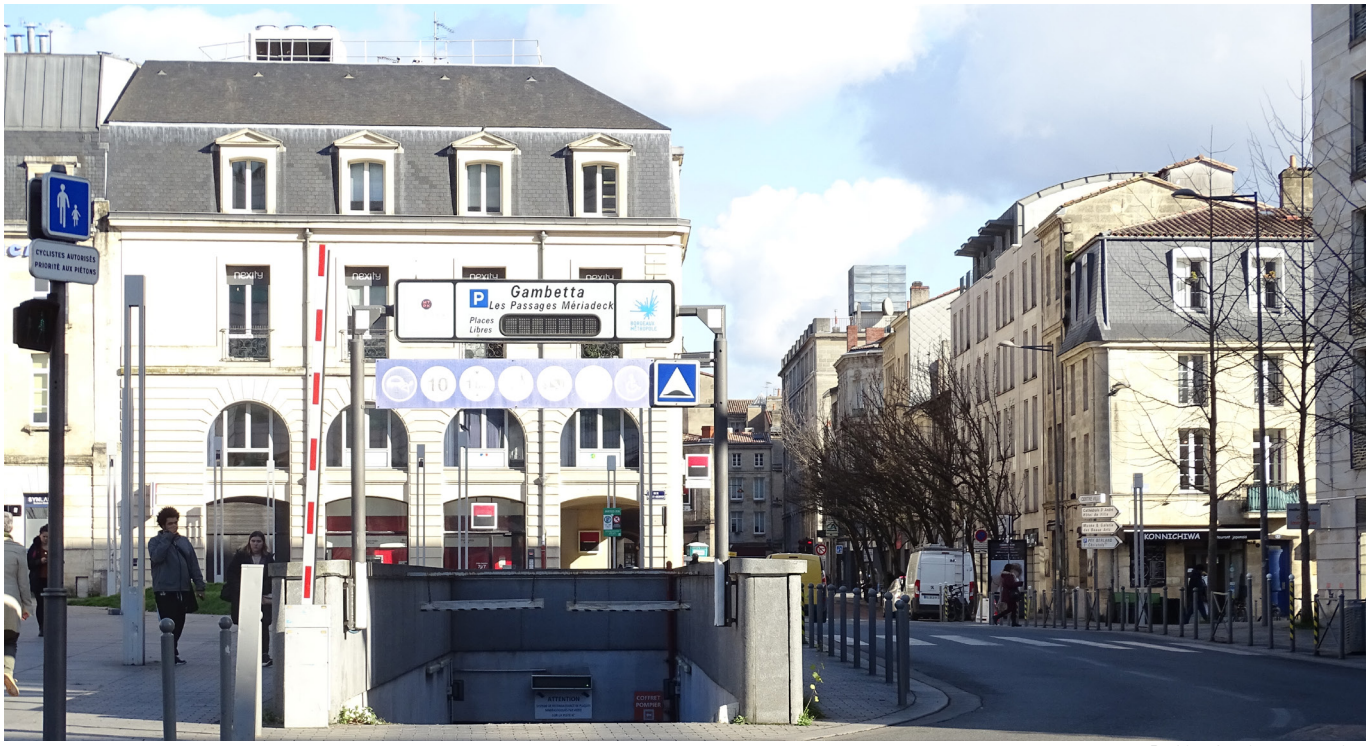
La voiture par obligation

(20 % des usagers)

L'usager déclare qu'il n'avait pas vraiment d'autres choix, en raison par exemple d'une offre inexistante ou d'une amplitude horaire ne permettant pas de réaliser les déplacements souhaités.

Le profil le plus représenté dans cette logique est également celui des réguliers qui ne viennent qu'en voiture. Elle est particulièrement importante chez les Girondins non métropolitains (30 %) et les usagers de la rive droite (23 %). La catégorie des « artisans, commerçants, chefs d'entreprises » se démarque : 17 % des usagers de cette logique alors qu'ils représentent 10 % du total. De façon générale, **81 % des usagers qui se retrouvent dans cette logique sont des actifs**.
C'est principalement l'absence d'alternative qui semble conduire à l'utilisation de la voiture. Le développement de l'offre de transports en commun vers le centre-ville pourrait en partie répondre à ce besoin.

30 % des usagers girondins hors BM estiment qu'ils n'avaient pas d'alternative pour se rendre en centre-ville



Parking Gambetta @a-urba

La voiture par contexte

(24 % des usagers)

L'usager a utilisé sa voiture en raison d'un contexte particulier. Ce sont des raisons liées à une charge à transporter, des enfants, la météo, le Covid...

On retrouve dans cette logique 39 % des usagers bordelais ou 29 % des métropolitains rive gauche hors Bordeaux. Il faut par ailleurs noter qu'à l'époque de l'enquête, le Covid était encore dans les têtes et que cette raison de prendre la voiture a été évoquée plusieurs fois. Si on regarde les âges, un tiers des usagers de 60 ans et plus évoque des raisons contextuelles pour expliquer la venue en voiture.

39 % des usagers bordelais se retrouvent dans une logique d'utilisation liée à un contexte : charge, météo, enfants...

Il s'agit surtout ici d'une utilisation ponctuelle. Ce sont pour beaucoup des usagers qui interrogent déjà leurs pratiques modales : la moitié de ceux qui viennent majoritairement avec d'autres modes se retrouvent dans cette logique. À l'inverse, les usagers de cette logique sont les moins nombreux parmi les réguliers qui ne viennent qu'en voiture.

La voiture par praticité

(37 % des usagers)

L'usager avait des alternatives qu'il ne rejette pas, mais il a préféré la voiture à d'autres modes, sans explication contextuelle spécifique. Ce sont principalement des raisons liées au gain de temps (correspondances, temps de parcours, fiabilité de l'offre, fréquence) ou à l'enchaînement des déplacements.

Il s'agit d'une logique peu marquée chez les 70 ans et plus, pour qui les raisons liées au gain de temps ou à l'absence d'alternative sont moins représentées. En revanche, **les actifs y sont très représentés**, en particulier les cadres et professions intellectuelles supérieures (46 % d'entre eux), les employés (47 %) et les professions intermédiaires (36 %). Enfin, c'est une logique davantage marquée pour les métropolitains rive droite (45 % d'entre eux) et les non-Girondins (48 %).

Les usagers qui se retrouvent dans cette logique n'ont pas de rejet des autres modes, mais la voiture est actuellement le mode le plus compétitif pour eux et ils l'utilisent pour gagner du temps. Le développement d'une offre rapide et flexible pour accéder au centre-ville pourrait convaincre ces usagers à changer leurs habitudes. Le déploiement prochain de la ZFE pourrait aussi contraindre à un rabattement sur des alternatives en amont du périmètre. Enfin, la limitation du stationnement reste une des mesures les plus efficaces sur le transfert modal.

Ce qu'il faut retenir

À l'instar d'un centre-ville, l'usage des parkings qui s'y trouvent est très diversifié, même si les motifs professionnels occupent une part importante. Y compris lorsqu'on exclut ces motifs, il apparait que **les actifs des catégories supérieures et les 40 à 60 ans sont très surreprésentés** parmi les usagers des parkings.

L'assurance d'avoir une place à destination peut être un des facteurs explicatifs du choix du mode de transport. En effet, la moitié des usagers reconnaissent qu'ils auraient pu utiliser les parking relais de la métropole. Néanmoins, malgré la congestion, ils ont préféré venir jusqu'en centre-ville, où ils sont certains de trouver facilement une place. Près d'un tiers de ceux qui ne viennent en centre-ville qu'en voiture sont même abonnés. **Ces abonnements sont le plus souvent pris en charge par l'employeur** (85 % des abonnements, hors résidents).

L'usage de la voiture pour rejoindre le centre-ville répond à une multitude de besoins et de comportements. **La moitié des usagers qui viennent régulièrement en centre-ville utilisent également d'autres modes pour s'y rendre.** Cela concerne en particulier les usagers résidant à Bordeaux ou sur le reste de la métropole en rive gauche. Ceux-ci sont d'ailleurs les plus nombreux dont la logique d'utilisation de la voiture semble davantage liée à des motifs contextuels – transport de charge ou d'enfants, météo, Covid…

Pour plus d'un tiers des usagers, l'usage de la voiture semble répondre davantage à un besoin d'accéder au centre-ville rapidement, en raison d'alternatives inexistantes ou peu convaincantes, par leur vitesse, leur fréquence ou leur amplitude… Ces usagers sont en très grande majorité des actifs. Un véritable **choc d'offre, avec des dessertes rapides et flexibles vers le centre-ville** pourrait répondre en partie aux besoins qui génèrent cet usage : RER métropolitain, cars express, réseau vélo express… Néanmoins, 16 % des usagers semblent avoir un véritable automatisme pour la voiture, et **on peut s'interroger sur la nécessité de compléter l'amélioration de l'offre par des mesures dissuasives** quant à la facilité d'utiliser la voiture et de stationner.

Équipe projet : Mireille Bouleau, Antonin Dubernard / Sous la direction de : Valérie Diaz
Conception graphique : Marie-Line Motard, Catherine Cassou-Mounat

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine
aurba.org