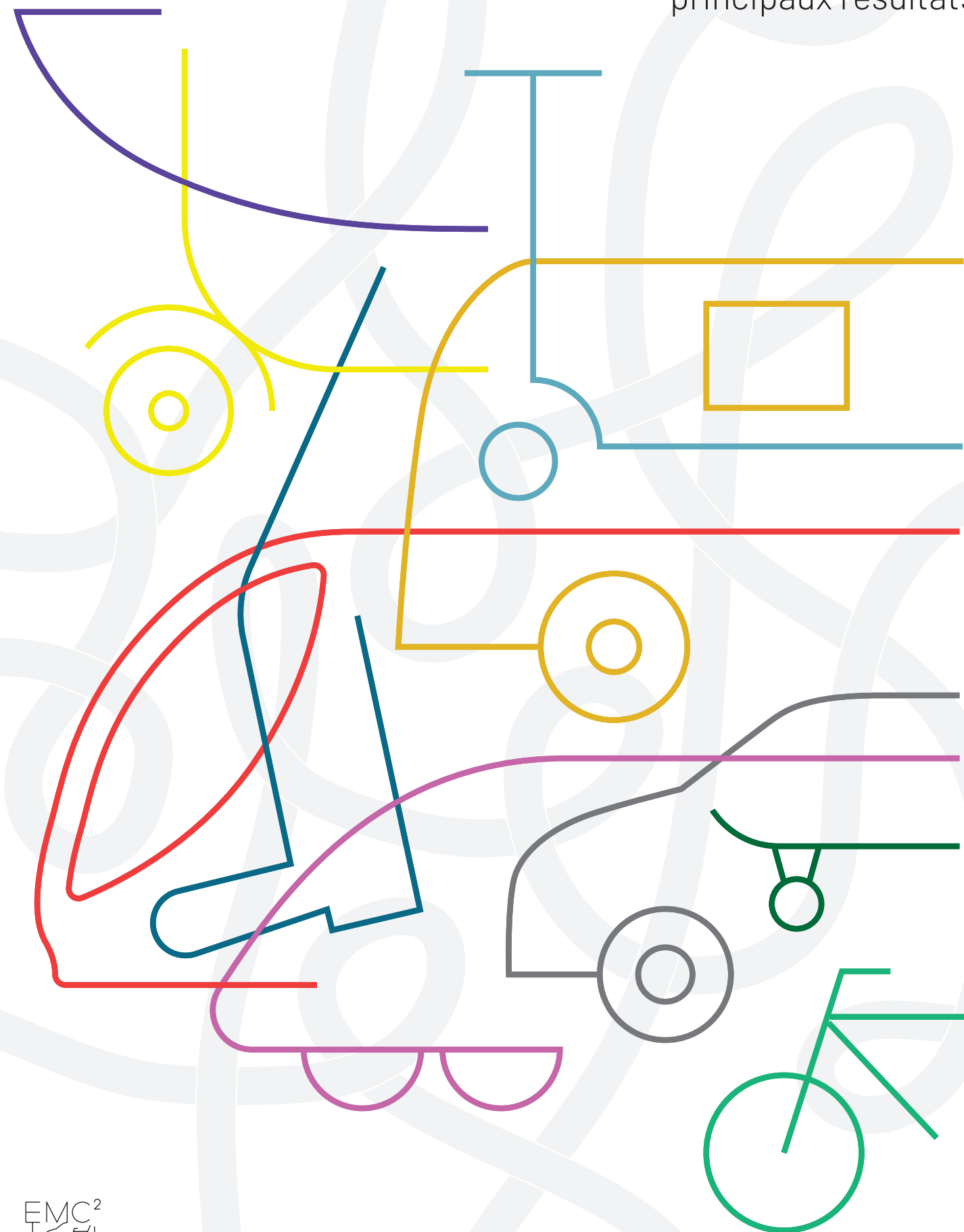


ENQUÊTE **MOBILITÉ** GIRONDE 2021

# LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS DES GIRONDINS

principaux résultats





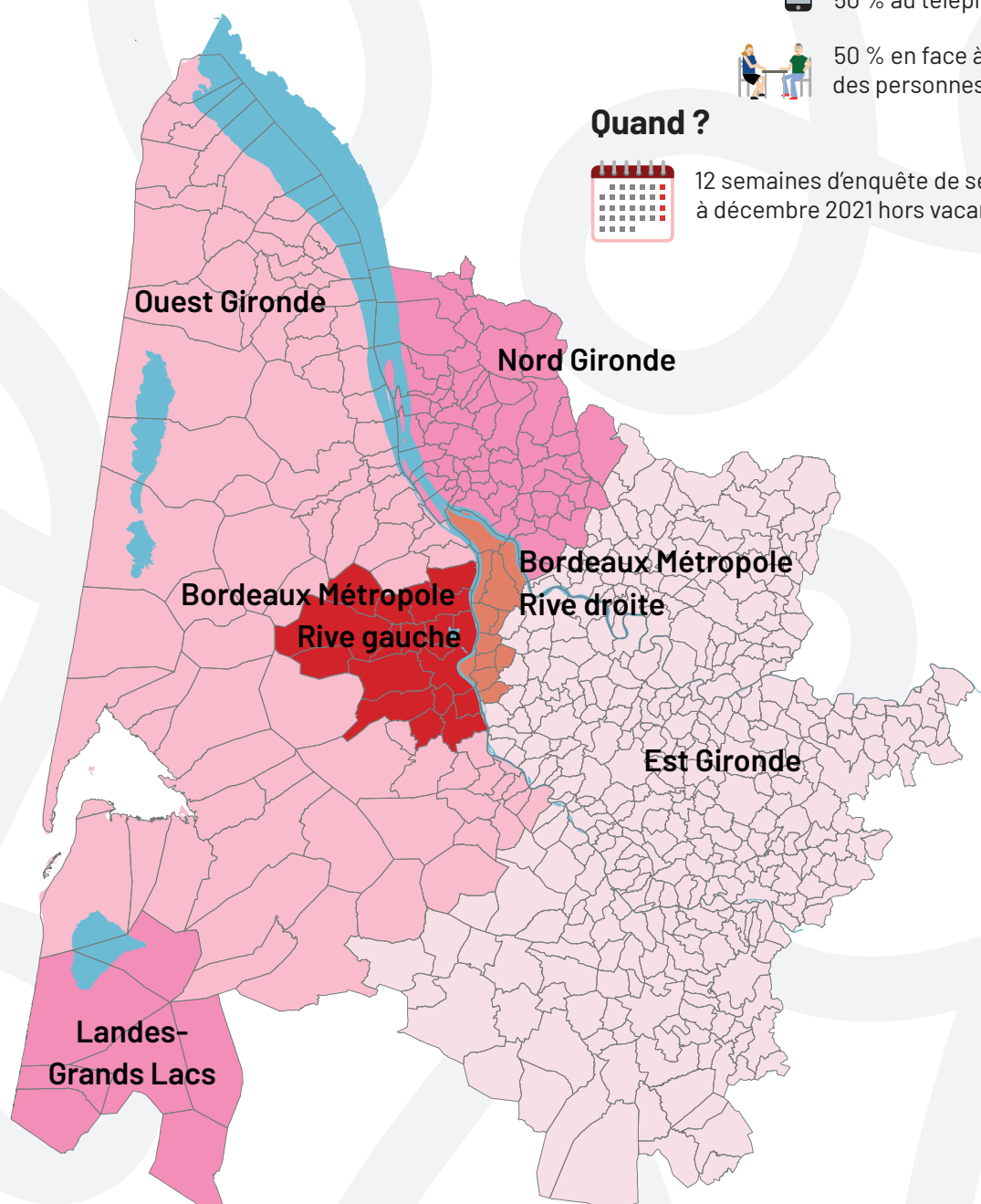
L'enquête mobilité certifiée Cerema (Emc2) s'est déroulée en 2021 au sein du département de la Gironde (soit 542 communes) élargi à 7 communes des Landes (communauté de communes des Grands Lacs), selon une méthodologie nationale standard. Elle a été financée par Bordeaux Métropole, le département de la Gironde, la région Nouvelle-Aquitaine, l'État, la Cobas et la Coban.

## Pourquoi ?

Cette enquête permet d'obtenir une photographie précise des déplacements réalisés par les habitants de ce territoire un jour dit moyen de semaine (soit du lundi au vendredi) tous modes de transport confondus.

Une enquête équivalente réalisée en 2009 en Gironde permet d'analyser les évolutions entre 2009 et 2021.

## Où ?



## Qui ?



11 575 ménages enquêtés



17 022 personnes de 5 ans et plus :



50 % au téléphone



50 % en face à face au domicile des personnes enquêtées

## Quand ?



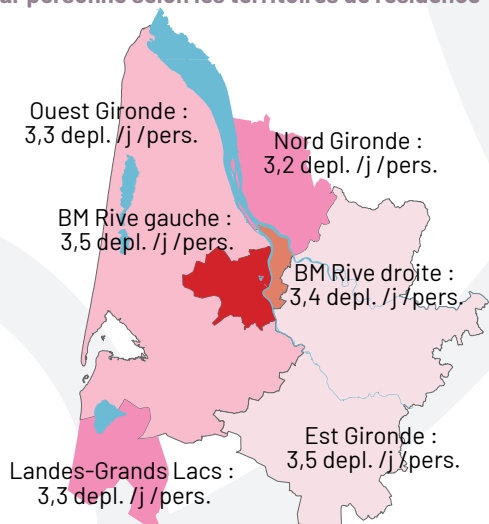
12 semaines d'enquête de septembre à décembre 2021 hors vacances scolaires

## Une augmentation du nombre de déplacements mais une diminution de la mobilité individuelle

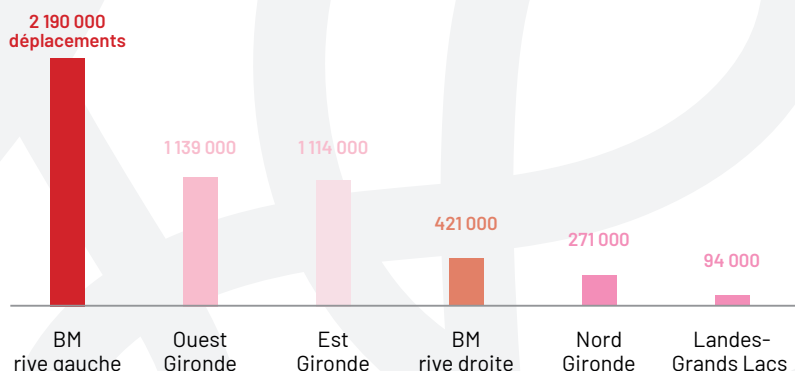
Chaque jour, les habitants de la Gironde réalisent **5,1 millions de déplacements** (5,2 millions avec le secteur des Landes-Grands Lacs) soit un volume total en légère hausse (+2,3 %) depuis 2009<sup>1</sup>.

Dans le même temps, **le nombre moyen de déplacements réalisé par jour et par personne a sensiblement diminué : 3,4 aujourd'hui contre 3,9 en 2009.**

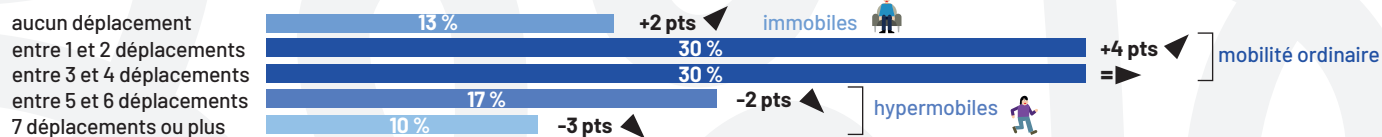
**Mobilité individuelle : nombre de déplacements par jour et par personne selon les territoires de résidence**



Nombre de déplacements par territoire



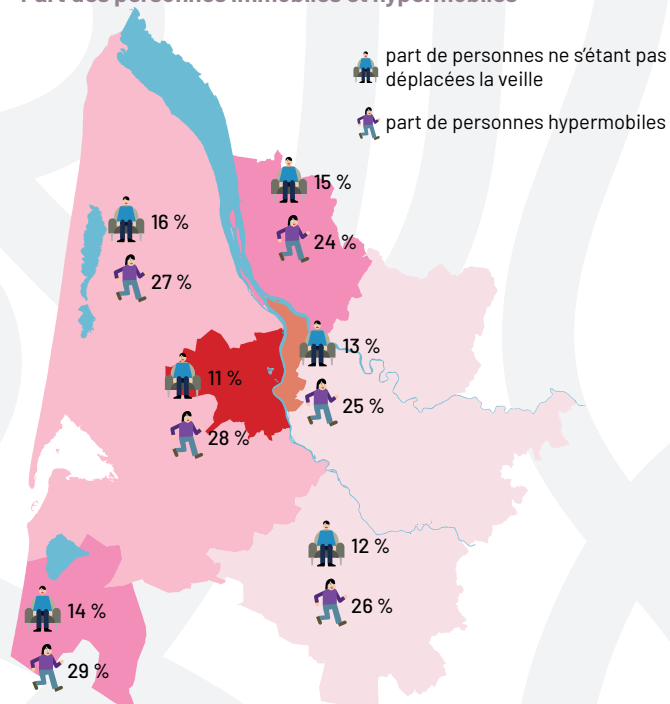
Répartition des personnes selon leur nombre de déplacements quotidiens et évolution 2009-2021



### La diminution du nombre moyen de déplacements par personne s'explique par deux phénomènes :

- Une proportion un peu plus importante de personnes ne se sont pas déplacées la veille du jour de l'enquête (13 % en Gironde en 2021 contre 11 % en 2009). La proportion de personnes immobiles est plus élevée hors métropole (15 %) qu'au sein de la métropole (12 %).
- La part de personnes hypermobiles est en baisse au profit d'une mobilité « plus ordinaire ».

Part des personnes immobiles et hypermobiles



Pour quelles raisons les personnes ne se sont pas déplacées ? 19 % des personnes qui ne se sont pas déplacées la veille évoquent des raisons de type sanitaire (18 % pour les métropolitains et 20 % pour les non métropolitains). La part de personnes immobiles en excluant ces motivations est stable par rapport à 2009.

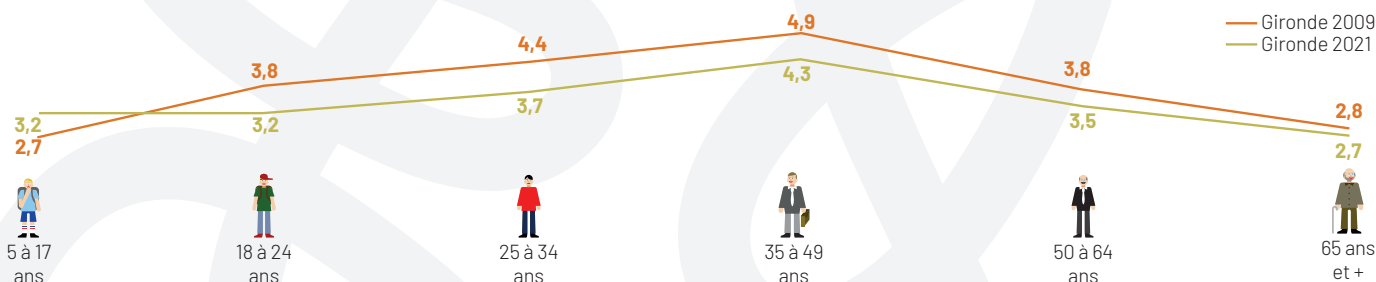
Les motifs sont sensiblement différents selon les territoires, indiquant des situations sanitaires assez hétérogènes : 12 % seulement des habitants « immobiles » de l'Est Gironde se déclaraient temporairement malades contre 24 % de ceux de l'Ouest.

1. Toutes les évolutions 2009-2021 sont calculées sans le territoire des Landes-Grands Lacs qui n'avait pas été enquêté en 2009.

## Qui sont les personnes mobiles ?

Le nombre de déplacements quotidiens évolue en fonction de l'âge bien que cet effet soit moins marqué qu'en 2009. La mobilité croît jusqu'à la cinquantaine pour diminuer progressivement.

### Nombre de déplacements quotidiens en fonction de l'âge



### Nombre de déplacements quotidiens selon le niveau d'études



Plus on est diplômé, plus on est mobile

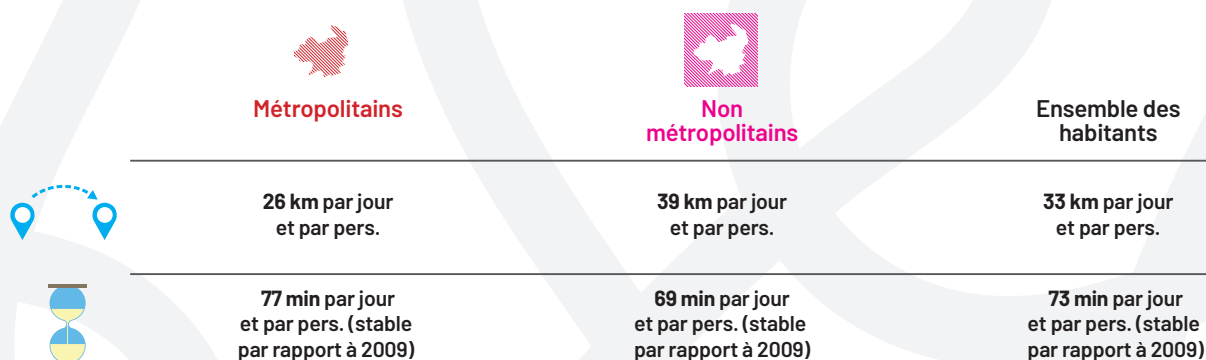


Le genre n'a pas d'influence notable sur la mobilité



3,4 / 3,5  
déplacements par jour  
et par personne

## Les métropolitains ont des temps de déplacement quotidiens plus longs mais parcourent moins de kilomètres que les non métropolitains

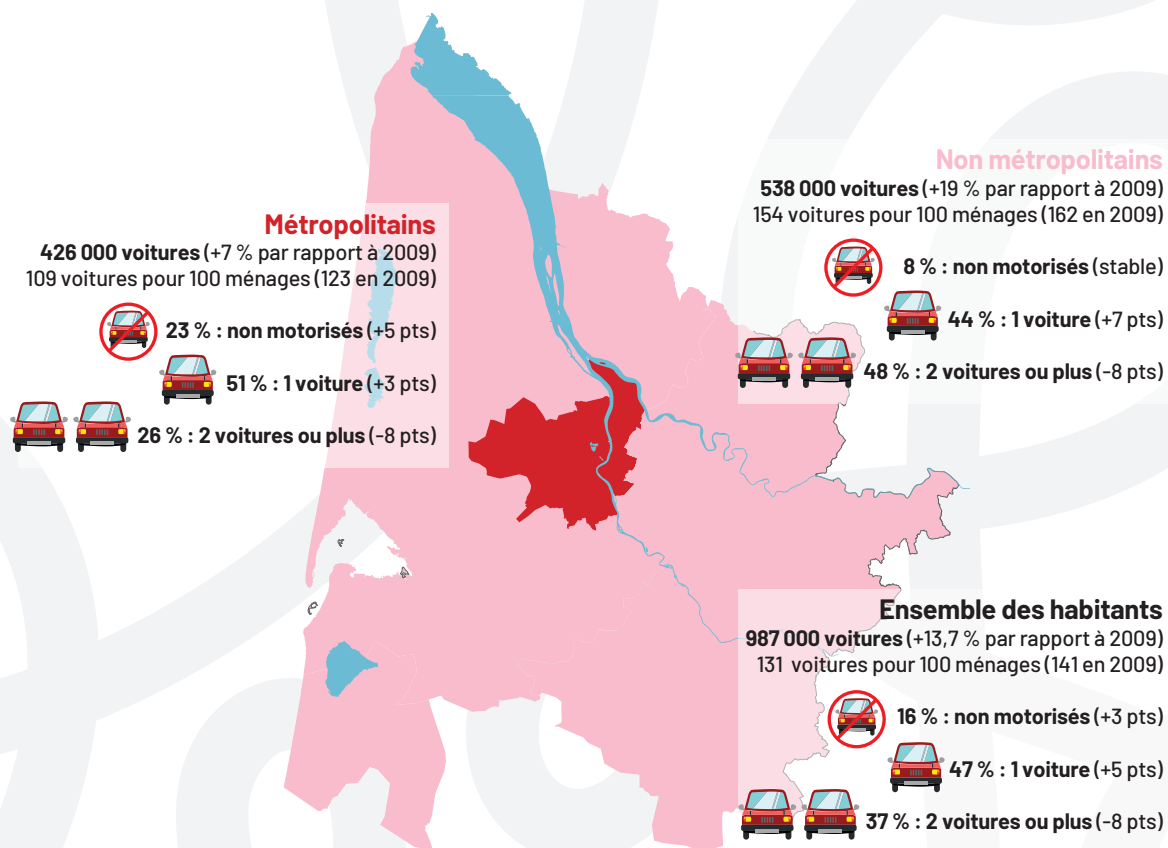


Le temps moyen total de déplacement d'un individu s'établit à 73 minutes. Il est stable par rapport à 2009 (+1 min). Ce budget temps est plus important pour les habitants de la métropole (77 minutes, +2 min par rapport à 2009) que pour les autres (69 minutes, +1 min par rapport à 2009).

Chaque jour, un Girondin parcourt en moyenne 33 kilomètres, un habitant de la métropole en parcourt 26 quand un habitant girondin non métropolitain en fait 39, ce qui traduit des vitesses nettement plus lentes sur la métropole.

## Des ménages beaucoup plus équipés en voiture hors métropole

Les ménages girondins disposent de 964 000 voitures (987 000 avec les Landes-Grands Lacs) soit **+13,7 % par rapport à 2009**. En revanche, **l'équipement par ménage a diminué depuis 2009** relativement à la hausse de la population (+15 %). Il y a plus de voitures par ménage hors métropole : en proportion, **plus de ménages multi-équipés et moins de ménages sans voiture**.



Plus en détail, **les ménages les moins équipés** habitent **rive gauche de la métropole** (108 voitures pour 100 ménages) ; ils sont proportionnellement les plus nombreux à ne pas être motorisés (24 %) et les moins nombreux à être multimotorisés (26 %).

**Les ménages les plus équipés** résident dans **l'Est Gironde** (158 voitures pour 100 ménages) et dans les **Landes-Grands lacs** (164 voitures pour 100 ménages). Ils sont les plus multimotorisés (respectivement 49 et 51 % d'entre eux) et les moins nombreux à ne pas avoir de voiture (7 % et 5 %).

## Plus d'un quart des métropolitains sont abonnés à un réseau de transports collectifs

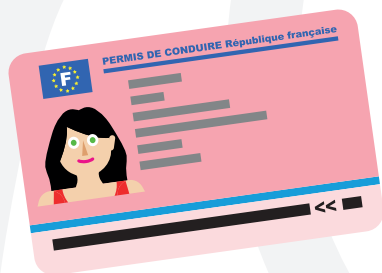
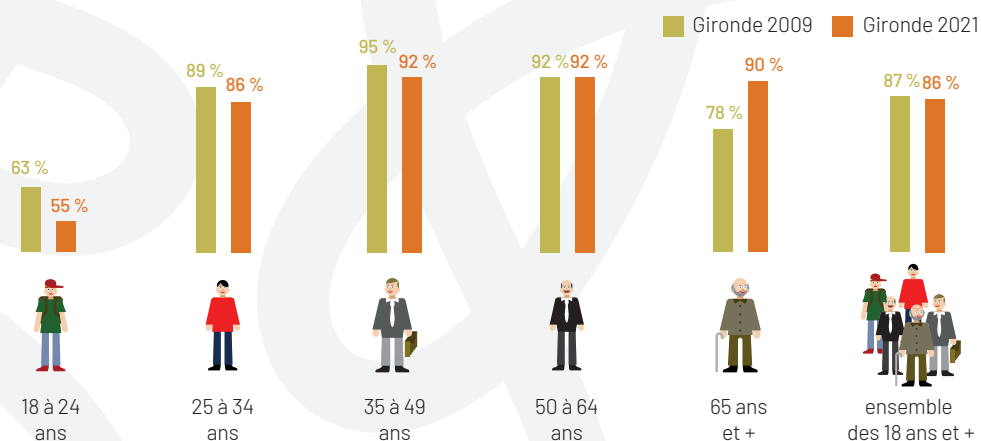


**18 % des personnes** possèdent un abonnement à un réseau de transports collectifs : **27 % des métropolitains** contre **10 % des non métropolitains**.

## Près de 9 Girondins sur 10 possèdent le permis de conduire

**86 % des habitants (de 18 ans et plus) détiennent le permis de conduire** (permis B), 82 % dans la métropole, 90 % hors métropole. Les résidents de Bordeaux Métropole rive droite sont les moins détenteurs (79 % d'entre eux) ; à l'inverse, 92 % des personnes habitant les secteurs Est Gironde et les Landes-Grands Lacs disposent du permis.

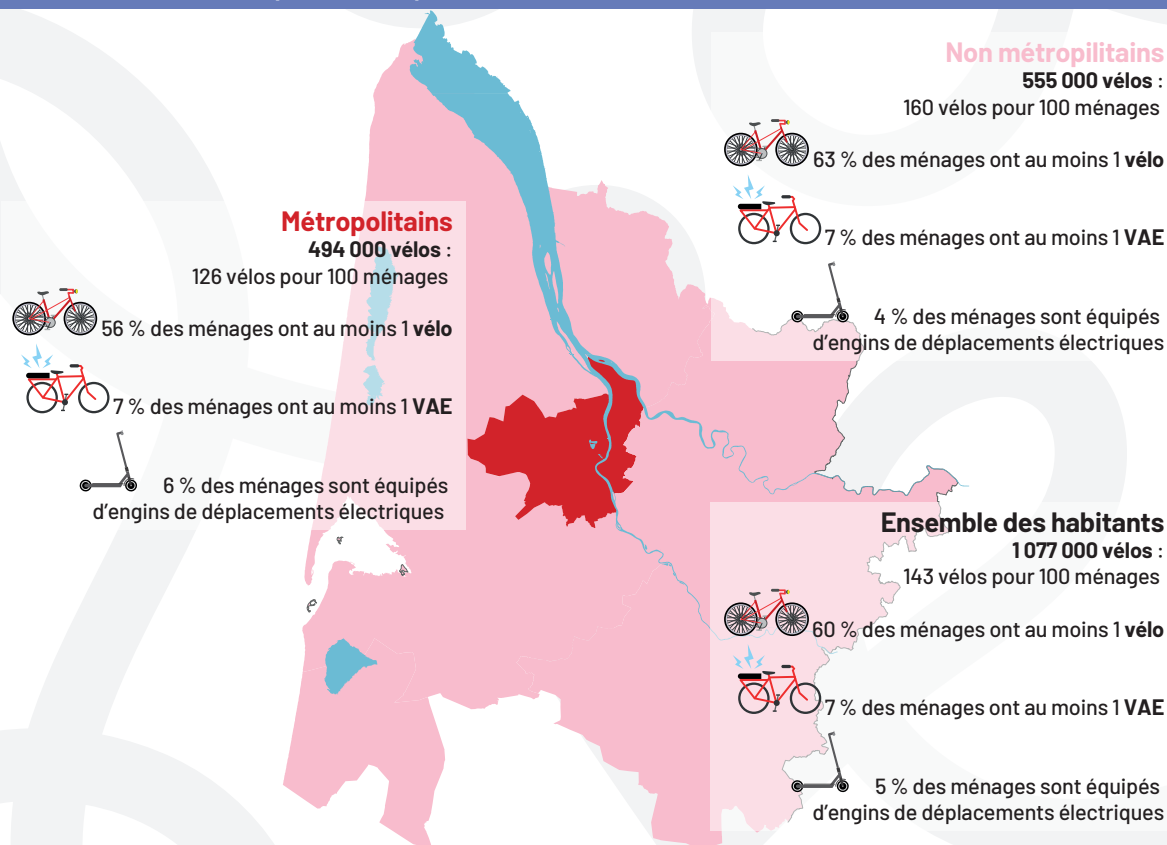
### Taux de possession du permis de conduire selon l'âge



Le taux de détention du permis est stable par rapport à 2009 mais des effets générationnels apparaissent :

- **Les jeunes passent leur permis plus tard** : 63 % des 18-24 ans détenaient le permis en 2009 ; ils ne sont plus que 55 % en 2021.
- **Les + de 65 ans sont plus nombreux à conduire** : 78 % avaient leur permis en 2009 ; ils sont 90 % en 2021.

## Plus de vélos à disposition que de voitures



Les différences par territoire sont assez notables : on compte 1 vélo pour deux habitants de la métropole rive droite contre 1 vélo par habitant des Landes-Grands Lacs.



7 % des ménages sont équipés de vélos à assistance électrique (VAE) sur Bordeaux Métropole (6 % sur BM rive gauche et 8 % sur BM rive droite), et 7 % hors métropole, soit près de 26 000 VAE dans les deux cas.



L'équipement en engins de déplacements électriques (par exemple trottinettes électriques ou gyropodes) atteint 6 % sur la métropole et 4 % hors métropole.

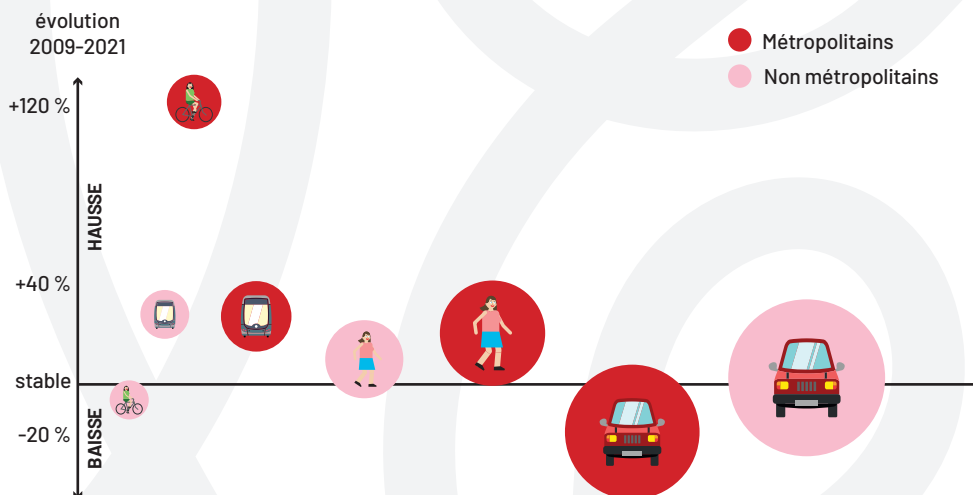


# Les modes de déplacements

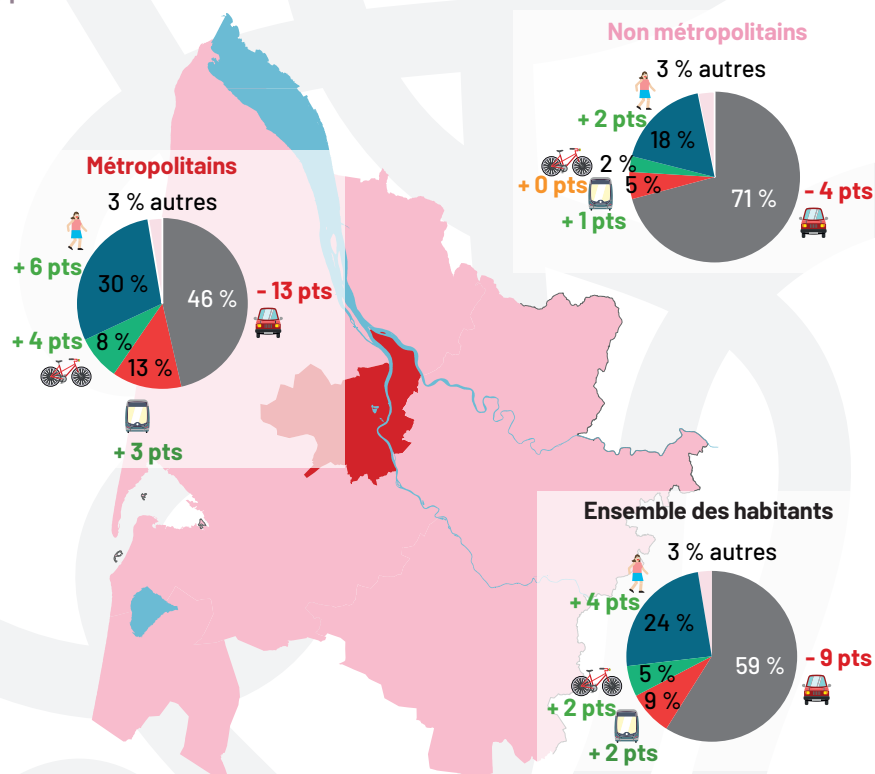
## Évolution du nombre de déplacements

| Métropolitains                                                                   |                     |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------|
|                                                                                  | nb. de dépl en 2021 | évol. 2009-2021 |
|  | 1 214 000           | -20 %           |
|  | 343 000             | +28 %           |
|  | 212 000             | +124 %          |
|  | 773 000             | +29 %           |
| Autre                                                                            | 70 000              | -14 %           |

| Non métropolitains                                                               |                     |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------|
|                                                                                  | nb. de dépl en 2021 | évol. 2009-2021 |
|  | 1 792 000           | -4 %            |
|  | 124 000             | +31 %           |
|  | 63 000              | -4 %            |
|  | 463 000             | +17 %           |
| Autre                                                                            | 82 000              | +42 %           |



## Les parts modales



## Très forte hausse du vélo sur la Métropole

En part modale :

- 8 % des déplacements des métropolitains ;
- 2 % seulement des déplacements des non métropolitains.

**La part modale du vélo a doublé pour les métropolitains entre 2009 et 2021** (elle a même triplé pour les métropolitains résidant rive droite) alors qu'elle est stable chez les non métropolitains.

Hors métropole, la part modale du vélo est plus importante dans les secteurs Grands Lacs et Ouest Gironde.

En nombre :

- Une augmentation de plus de 124 % depuis 2009 pour les habitants de Bordeaux Métropole. La hausse est encore plus forte (+232 %) pour les habitants de BM rive droite. Hors BM, il a baissé globalement de 4 % avec des différences selon les territoires.

Le vélo :  
5 % des km parcourus par les métropolitains ; 1 % des km des non métropolitains



## Les modes de déplacements

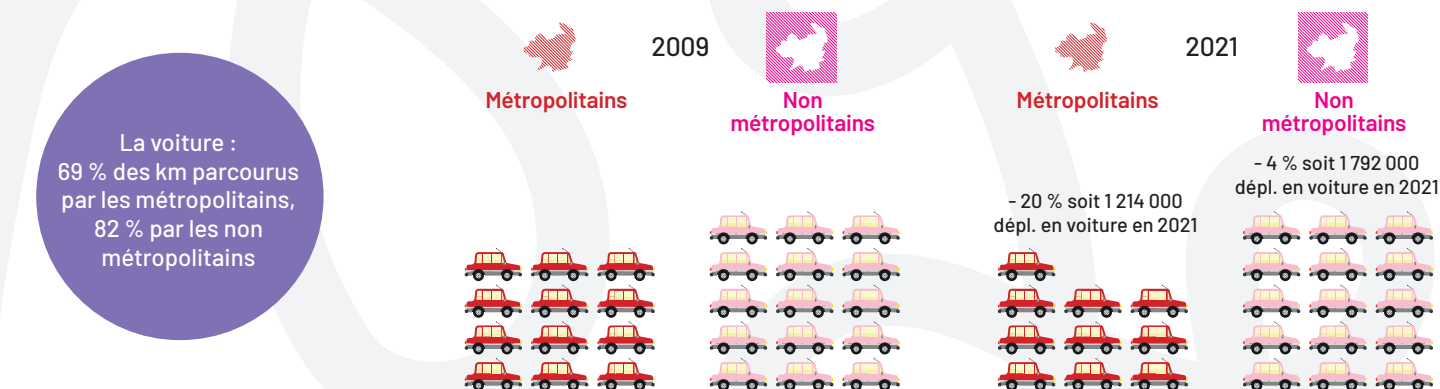
### Une baisse de l'usage de la voiture plus marquée pour les métropolitains

En part modale :

- **Moins de la moitié des déplacements (46 %) réalisés par les métropolitains sont effectués en voiture contre 71 % de ceux des personnes résidant hors de la métropole.**
- Entre 2009 et 2021, la part de la voiture a diminué de 13 points pour les habitants de la métropole et de 4 points pour les non métropolitains. Au sein de Bordeaux Métropole, la baisse est plus marquée pour les habitants de la rive gauche (-14 points) que pour ceux de la rive droite (-7 points).

En nombre :

- Le volume de déplacements en voiture baisse de 20 % pour les habitants de Bordeaux Métropole (particulièrement pour les habitants de BM rive gauche, -22 %, contre seulement -6 % pour les habitants de BM rive droite) et de -4 % pour les personnes résidant hors métropole.
- L'évolution du nombre de véhicules en circulation (comptabilisé par le nombre de déplacements des conducteurs) ne baisse quant à lui que de 18 % pour les métropolitains et de 2 % pour les non métropolitains.



### Les transports collectifs en hausse

Détail des modes empruntés lors des déplacements en TC

En part modale :

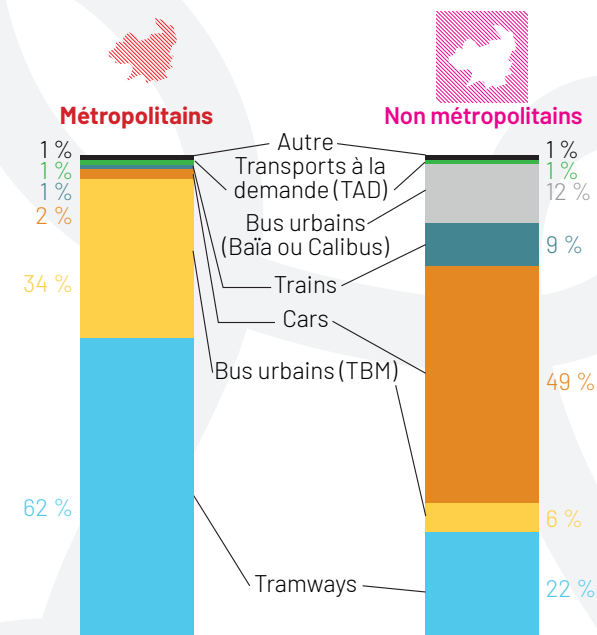
- **13 % des déplacements des métropolitains ;**
- **5 % de ceux des non métropolitains.**

La part des transports collectifs (TC) a progressé de 2 points au global (3 points pour les métropolitains et 1 point pour les non métropolitains).

Au sein de Bordeaux Métropole, la part modale des TC est restée stable entre 2009 et 2021 pour les habitants de la rive droite alors qu'elle a augmenté de 4 points pour ceux de la rive gauche.

En nombre :

- Le volume de déplacements réalisés en TC augmente de 28 % pour les habitants de Bordeaux Métropole et de 31 % pour le reste du territoire. Au sein de Bordeaux Métropole, la différence entre les habitants de la rive gauche et ceux de la rive droite est encore notable : le volume de déplacements en transports collectifs urbains augmente de 38 % pour la rive gauche et seulement de 2 % pour la rive droite.



### Un quart des déplacements réalisés à pied

En part modale :

- **30 % des déplacements des métropolitains sont effectués à pied ;**
- **18 % des déplacements des non métropolitains.**

La marche a progressé de 7 points pour les déplacements des métropolitains et de 2 points pour les non métropolitains entre 2009 et 2021.

En nombre :

- Les déplacements réalisés à pied par les métropolitains augmentent de 29 % ; 17 % pour les habitants hors métropole.



## Les modes de déplacements

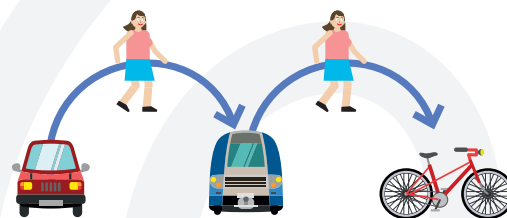
### Le covoiturage reste stable

- **1,3** personne par véhicule pour les déplacements des métropolitains comme des non métropolitains (en 2009 et 2021).
- **1,1** personne par véhicule pour le motif travail en 2021 comme en 2009 (métropolitains et non métropolitains).



### Peu de déplacements intermodaux

- Seuls **3 % des déplacements sont intermodaux** c'est-à-dire réalisés via plusieurs modes de transport.
- 34 % des déplacements en TC sont intermodaux. Ils s'effectuent essentiellement entre TC, les échanges avec la voiture et le vélo étant très marginaux.



### Au-delà d'un kilomètre, la voiture est le mode le plus utilisé

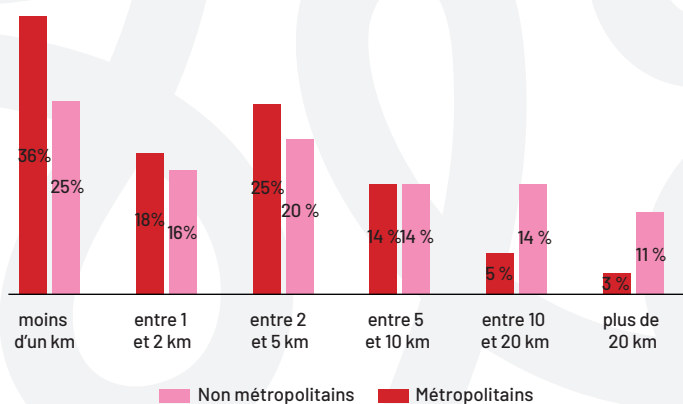
78 % des déplacements des métropolitains et 61 % de ceux des non métropolitains font **moins de 5 km**.

Que ce soit pour les métropolitains ou les non métropolitains, les distances moyennes sont très différentes selon les modes.

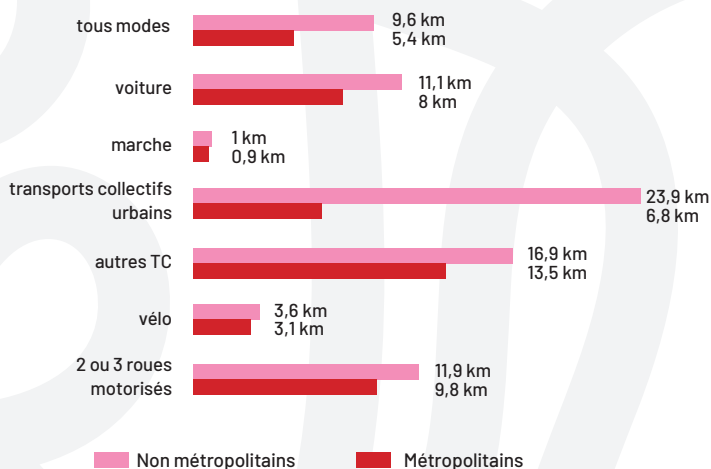
Concernant les déplacements des métropolitains, la part de la voiture augmente progressivement avec la distance. C'est entre 5 et 10 km que les TC sont les plus utilisés. La part du vélo est stable entre 0 et 5 km.

**Hors métropole, la voiture devient fortement majoritaire au-delà d'un kilomètre.**

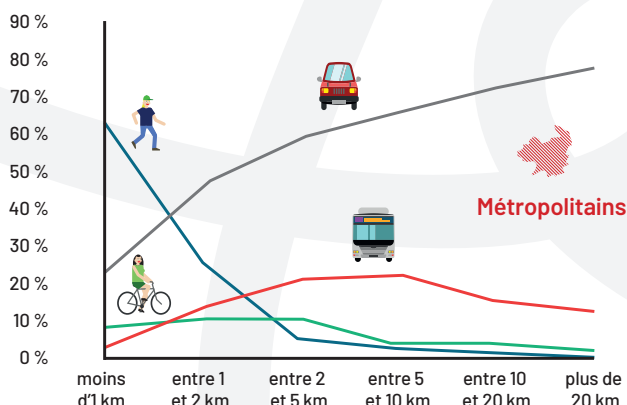
Nombre de déplacements selon la distance



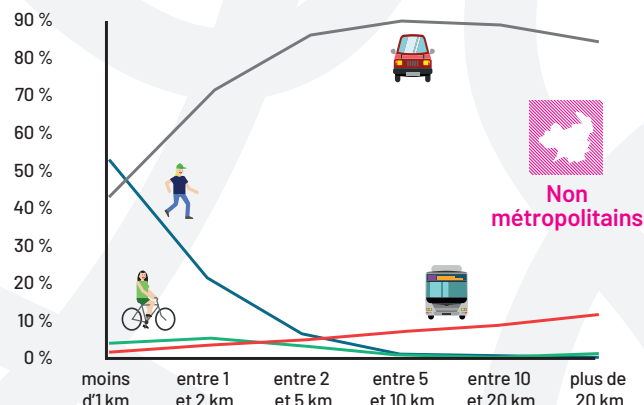
La distance moyenne des déplacements selon les modes



Répartition modale des déplacements des métropolitains selon la distance



Répartition modale des déplacements des non métropolitains selon la distance



## Les achats : l'activité qui génère le plus de déplacements

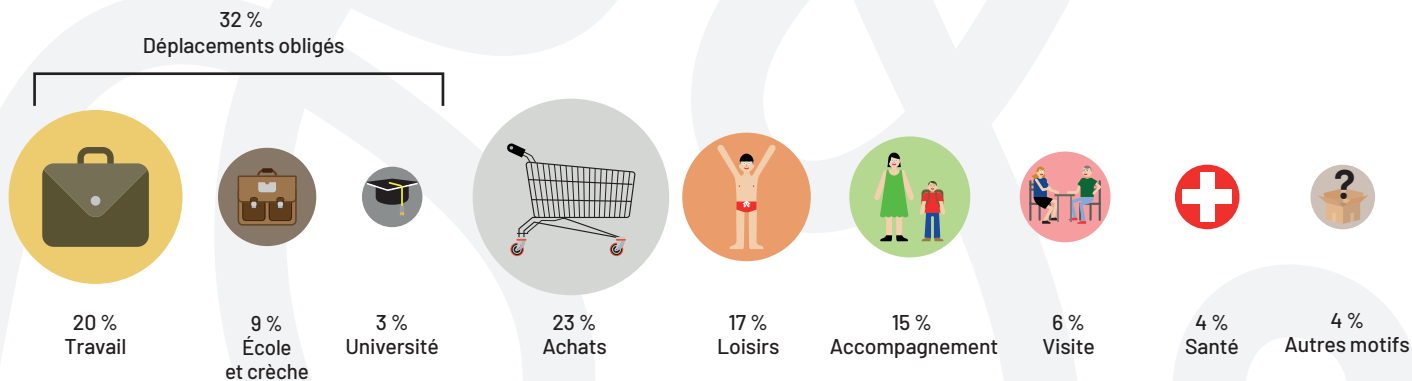
Globalement, les motifs de déplacements ont peu évolué par rapport à 2009.

**Un tiers des déplacements sont réalisés pour des activités dites obligées** (travail, école et université).

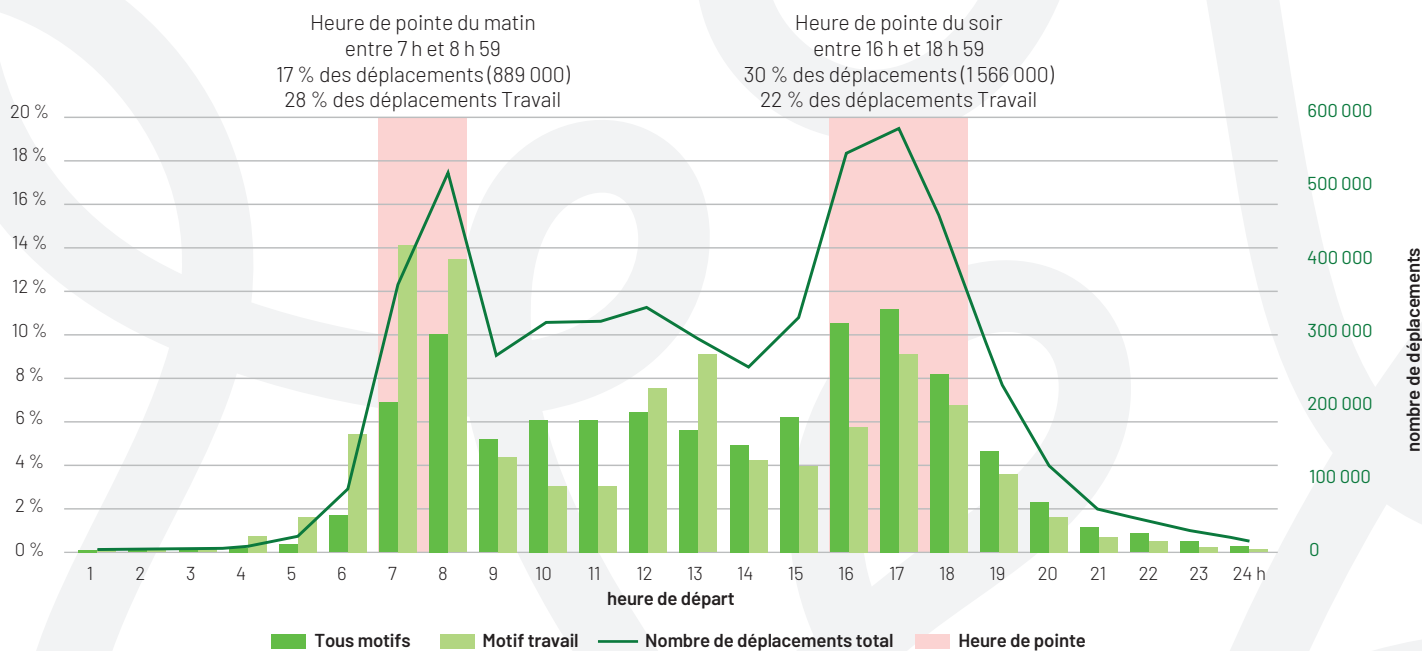
**Près d'un quart des déplacements sont motivés par un achat.**

Les motifs de déplacements sont similaires entre les métropolitains et les non métropolitains.

### Les activités générant les déplacements



## Les rythmes horaires des déplacements perdurent



La répartition horaire des déplacements en 2021 est la même qu'en 2009.

**Près de la moitié des déplacements totaux de la journée sont réalisés aux heures de pointe** soit sur une durée de 5 heures.

**La répartition des horaires de déplacements pour le travail se structure différemment :**

la pointe du soir est moins marquée et plus étalée dans le temps.

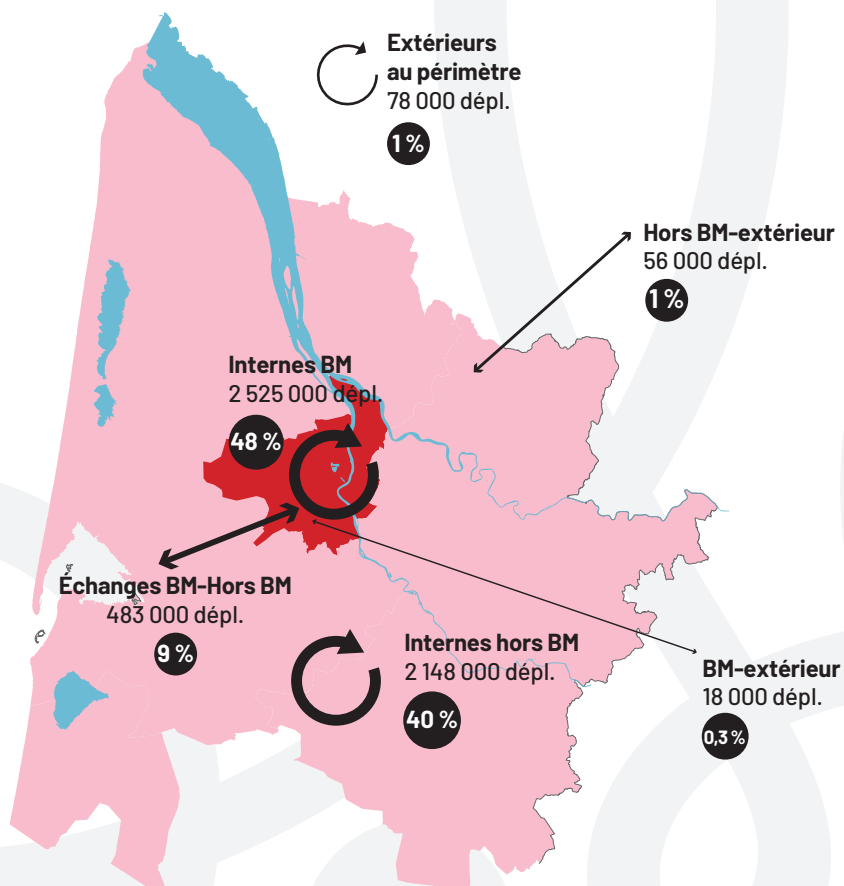
**Dans les transports en commun, les pointes sont particulièrement saillantes :**

près de 25 % des déplacements de la journée réalisés en TC partent entre 7 h et 8 h 59 le matin.

Tous motifs confondus, la répartition horaire des déplacements est similaire pour les métropolitains et les non métropolitains

## Un déplacement sur deux est interne à Bordeaux Métropole

### Les flux de déplacements



**La géographie des flux de déplacements totaux (tous modes, tous motifs) est la même qu'en 2009.**

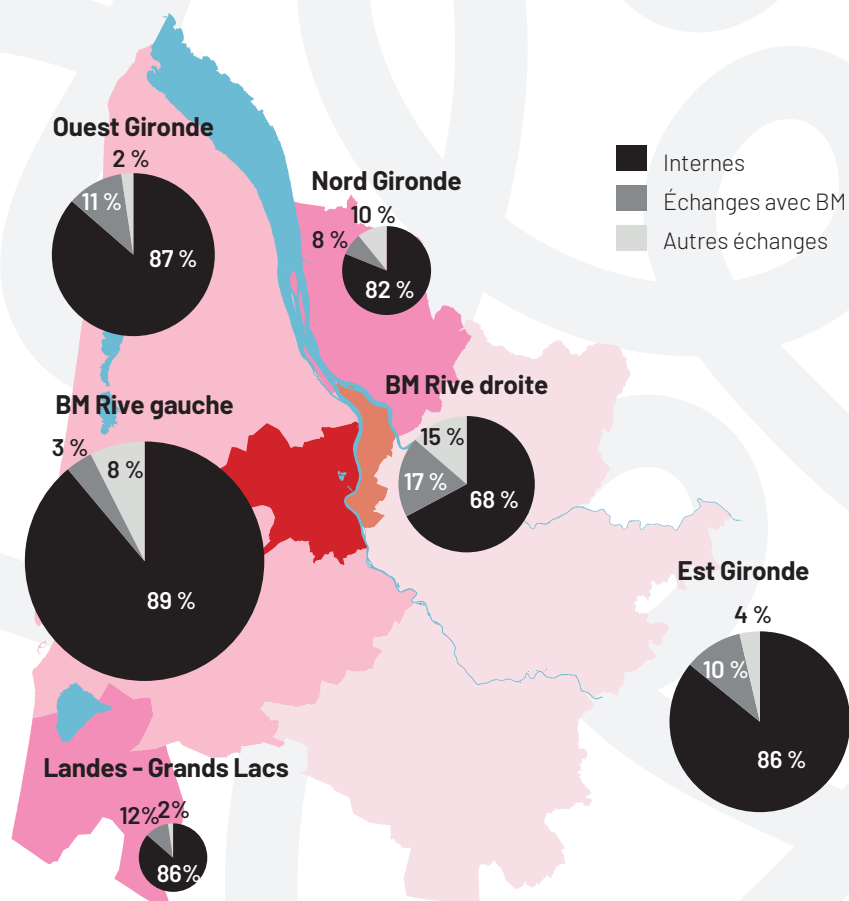
À l'échelle de la zone d'étude, **les flux de déplacements sont majoritairement internes :**

- 48 % au sein de la métropole dont 95 % réalisés par les métropolitains ;
- 41 % internes au territoire hors métropole dont 99 % réalisés par les non métropolitains .

**Les déplacements d'échanges entre la métropole et les secteurs hors métropole représentent 9 %** du total des déplacements réalisés quotidiennement par les habitants. 31 % d'entre eux sont le fait de métropolitains et 69 % de non métropolitains.

Enfin, 3 % des déplacements sont en lien avec le hors Gironde ou réalisés totalement hors Gironde.

### Part de flux internes et d'échanges selon les territoires

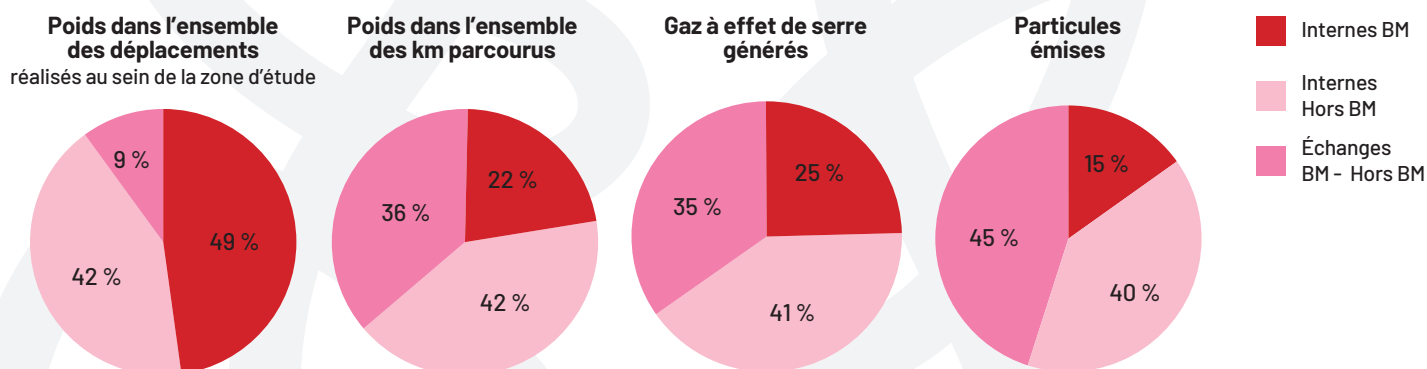


**La part de déplacements internes au sein de chacune des zones représente plus des 4/5<sup>e</sup> des échanges journaliers**, à l'exception de Bordeaux Métropole rive droite en raison de ses nombreux échanges avec BM rive gauche.

Les échanges avec la métropole sont de 11 % pour la zone Ouest Gironde, 10 % pour l'Est, 8 % le Nord et 2 % les Landes-Grands Lacs.

## 9 % des déplacements génèrent 45 % des émissions de particules

Alors que les déplacements internes à Bordeaux Métropole représentent presque un déplacement sur deux au sein de la zone d'étude, ils ne génèrent que 25 % des émissions de gaz à effet de serre et 15 % des particules.



## Un Girondin sur 5 télétravaille régulièrement



**Sur la métropole un actif sur cinq télétravaille de façon hebdomadaire.**

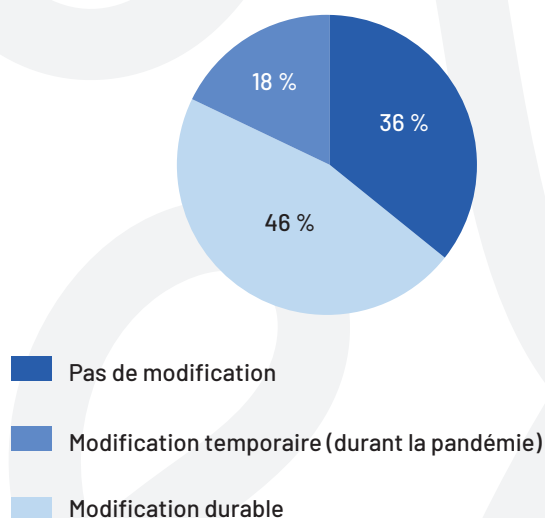
34 % des métropolitains et 25 % des non métropolitains télétravaillent et respectivement 25 % et 20 % le font au moins une fois par semaine.

Les habitants de Bordeaux Métropole rive gauche sont ceux qui télétravaillent le plus : 31 % des actifs télétravaillent plusieurs jours par mois, et même 20 % des actifs au moins 2 jours par semaine.

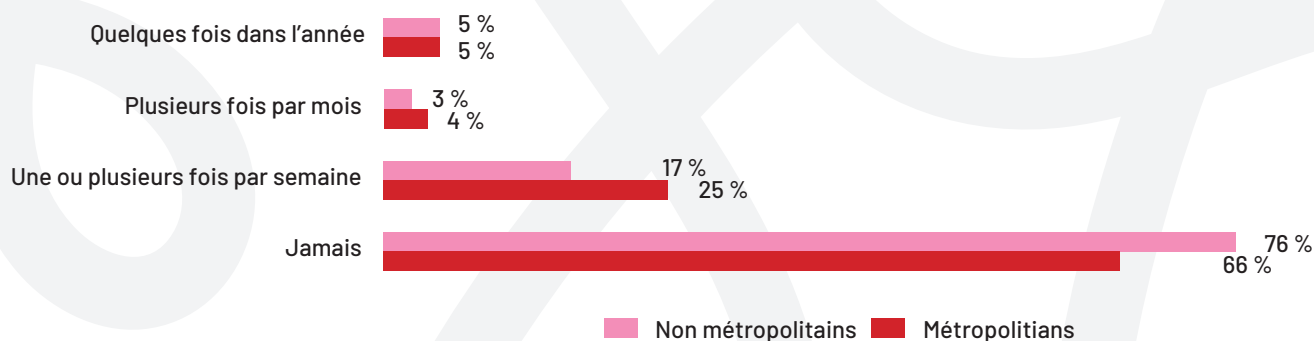
Chez les habitants de Bordeaux Métropole rive droite et des secteurs Ouest-Gironde et Est-Gironde la part de télétravailleurs réguliers (au moins quelques jours par mois) varie entre 19 % et 22 %, elle n'est que de 13 % dans le Nord Gironde et 9 % dans les Grands Lacs.

**Parmi les télétravailleurs, près de la moitié considère que la pandémie a durablement changé leurs habitudes de télétravail.**

**Modification des pratiques de télétravail avec la pandémie**



### Fréquence de télétravail



**17 000**  
personnes

Avec plus de **17 000 personnes interrogées**, l'enquête mobilité Gironde 2021 offre une description riche et précise des pratiques de mobilité des Girondins.

**3,4**  
déplacements par jour  
et par personne

Le nombre de **déplacements** des Girondins **augmente légèrement (+2,3 %)**, mais la **mobilité individuelle diminue : 3,4** déplacements par jour et par personne en 2021 contre **3,9** en 2009.

**+13,7 %**  
par rapport à 2009

Le **nombre de voitures** à disposition des **ménages girondins est en hausse** +13,7 % par rapport à 2009. En revanche, l'équipement par ménage a diminué depuis 2009 relativement à la hausse de la population. L'équipement est plus important en proportion hors métropole, où résident plus de ménages multi-équipés et moins de ménages sans voiture.

**-11 %**  
voiture

**6 déplacements sur 10** au sein de la zone d'étude sont réalisés **en voiture**. Néanmoins, entre 2009 et 2021, le nombre de déplacements en voiture **a diminué de 11 % : -20 %** pour les habitants de la métropole **et -4 %** pour les non métropolitains.

**+30 %**  
TC

La part des déplacements réalisés en **transports collectifs** est de **9 % en Gironde : 13 %** chez les métropolitains et **5 %** pour les résidents hors métropole. Elle a **progressé de 2 points**, ce qui représente **une hausse de 30 %** de déplacements.

**+72 %**  
vélo

Le vélo est en forte croissance : sa part modale **a doublé depuis 2009** pour les métropolitains et **reste stable** pour les non métropolitains. Ce qui représente une augmentation de **72 %** du nombre de déplacements à vélo sur la Gironde.

**+24 %**  
marche

Enfin, la marche, utilisée pour **un déplacement sur 4**, est également en **nette progression**.

Le nombre de déplacements réalisés à pied par les métropolitains **augmente de 29 %**, la **hausse est de 17 %** pour les non métropolitains, **soit 24 %** pour l'ensemble des Girondins.

Évolutions assez  
**contrastées**

Les évolutions depuis 2009 sont **assez contrastées** non seulement entre les métropolitains et les non métropolitains mais aussi à l'intérieur même de Bordeaux Métropole. En effet, le nombre de déplacements réalisés en voiture par les habitants de Bordeaux Métropole Rive Gauche **baisse de 22 %** et ceux en TC **augmentent de 38 %**. En revanche, concernant Bordeaux Métropole rive droite, les déplacements en voiture **baissent de 6 %**, tandis que ceux réalisés en TC **augmentent** seulement de **2 %**.

**1,3**

personne par véhicule  
covoiturage

Avec **1,3 personne par véhicule**, le covoiturage reste **stable** entre 2009 et 2021. Les déplacements **intermodaux** demeurent **marginiaux** (moins de 3 %).

**23 %**  
achats

Ce sont **les achats** qui génèrent le plus de déplacements (23 %) devant **le travail** (20 %).

**70 %**  
Moins de **5 km**

Les déplacements sont en **très grande majorité locaux** : **70 %** d'entre eux font moins de **5 km**.

Partenaires de l'enquête :



Équipe projet a'urba : Mireille Bouleau, Valérie Diaz, Élodie Maury, Sylvain Tastet