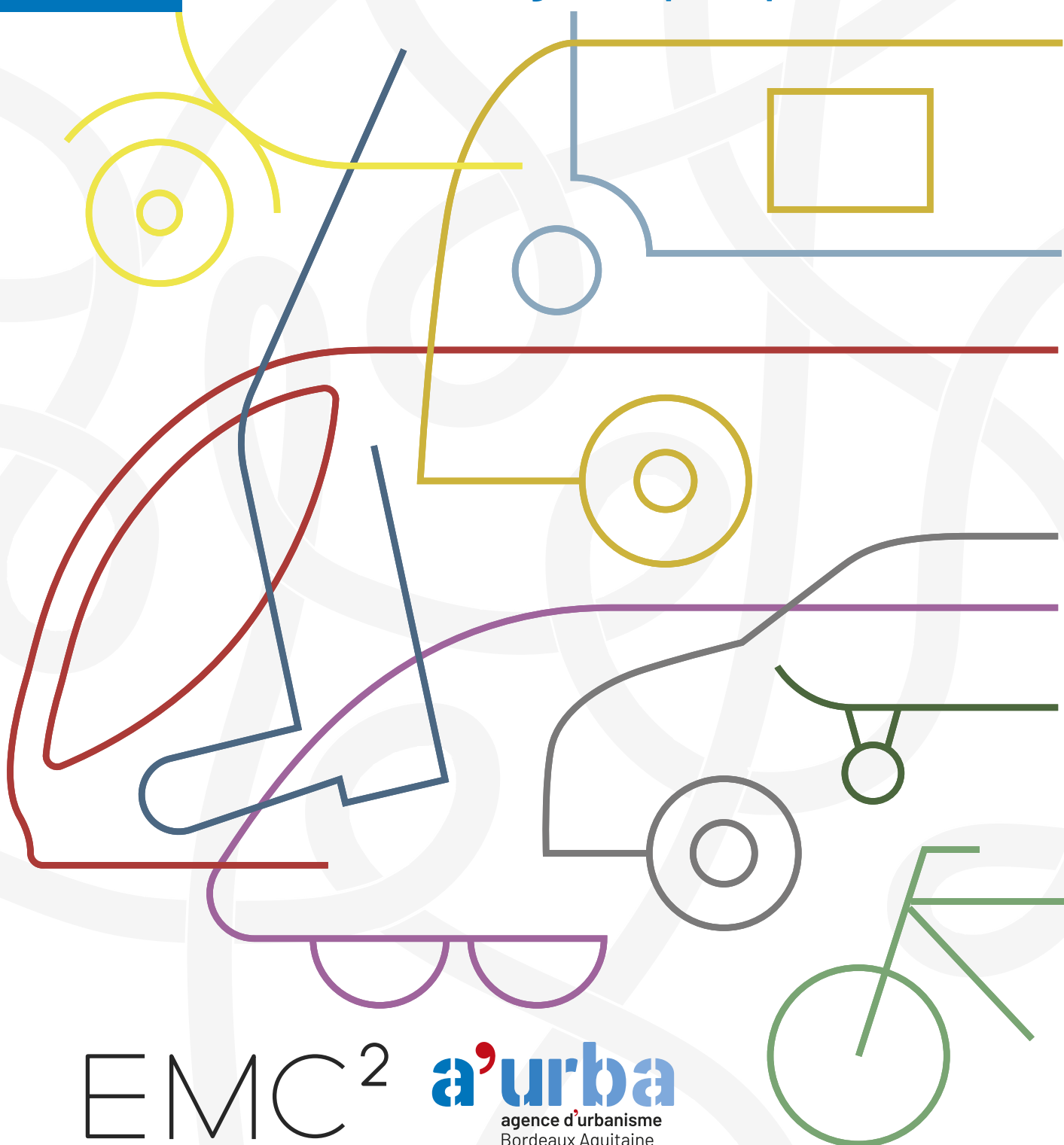


# 3.

## LES GIRONDINS ET LEUR(S) VOITURE(S)

Possessions, usagers et pratiques



## Méthodologie

L'EMC<sup>2</sup> Gironde 2021 est une Enquête Mobilité Certifiée par le Cerema. Réalisée selon une méthodologie nationale standard, elle dresse une photographie précise des déplacements réalisés par les habitants du territoire pour un jour dit moyen de semaine, du lundi au vendredi, pour tous les motifs de déplacement et tous les modes de transports .

Financée par Bordeaux Métropole, le Département, la Région Nouvelle-Aquitaine, l'État, la COBAS (Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud) et la COBAN (Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord), l'enquête a couvert toute la Gironde ainsi que le secteur des Grands Lacs dans le nord des Landes.

Menée fin 2021, elle a porté sur plus de 8 000 ménages et 16 000 personnes, interrogés pour moitié en face à face à leur domicile et pour moitié par téléphone.

## Sommaire

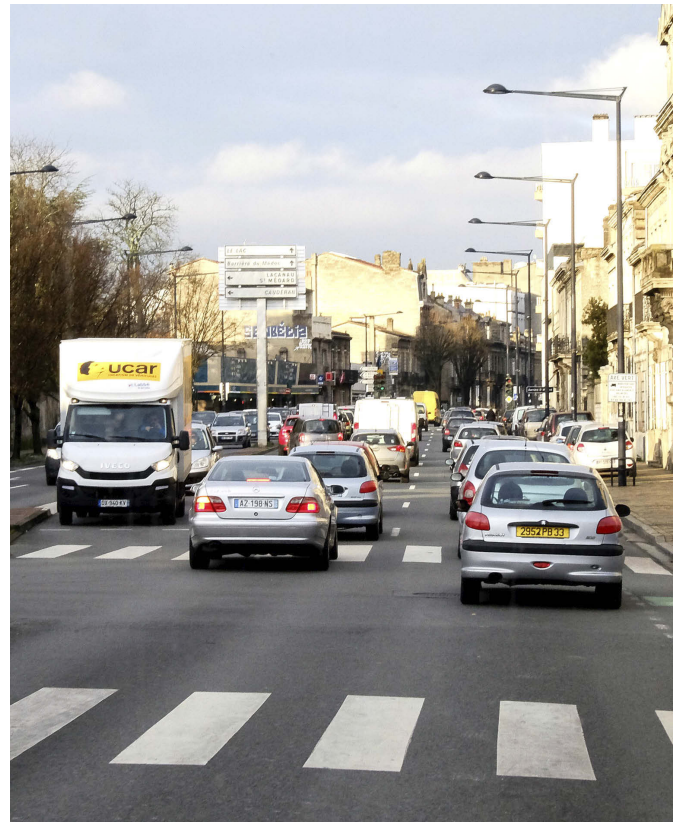
<b>PARTIE 1 La voiture chez les Girondins</b>	<b>p.6</b>
Un parc automobile girondin qui suit l'augmentation démographique de la Gironde	p.6
Le nombre de voitures possédées varie selon le lieu de résidence, les revenus et la taille du ménage	p.7
Une hégémonie de la voiture thermique qui réduit lentement	p.9
Une puissance de véhicules relativement uniforme, malgré quelques variations géographiques et économiques	p.10
Les catégories Crit'Air : une grande part de véhicules récents et moins polluants	p.11
L'ancienneté des véhicules dépend davantage des revenus que du lieu de résidence	p.12
Une non-motorisation plus fréquente dans la métropole et chez les ménages les plus pauvres	p.14
Les Girondins et la voiture : une majorité de propriétaires	p.17
<b>PARTIE 2 Les profils des usagers de la voiture</b>	<b>p.18</b>
Une possession massive du permis de conduire malgré des tendances générationnelles	p.18
Une utilisation majeure, mais en baisse de la voiture par les Girondins, au profit d'autres modes de déplacement	p.19
Les utilisateurs de la voiture en tant que conducteur	p.22
Les femmes davantage passagères que les hommes	p.24
Un nombre de non-utilisateurs de la voiture faible, mais en augmentation	p.25
<b>PARTIE 3 Les déplacements en voiture en Gironde</b>	<b>p.26</b>
Une mobilité individuelle en baisse	p.26
Des distances moyennes contrastées selon les territoires et globalement assez courtes...	p.29
... Mais des durées moyennes de déplacement similaires quels que soient les territoires	p.31
Le choix systématique de la voiture pour les déplacements de plus d'un kilomètre	p.32
Une intermodalité très faible de la voiture avec les autres modes de déplacement	p.34
Les motifs de déplacements en voiture : des révélateurs de disparités	p.34
Le covoiturage, une pratique encore marginale en Gironde	p.37
<b>Conclusion : Les 10 messages clés</b>	<b>p.40</b>

Objet de débats passionnés, accusée de nombreux maux et pourtant plébiscitée dans les pratiques, la voiture est devenue un moyen de transport omniprésent dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

Devant les enjeux de qualité de l'air, de décarbonation ou, plus prosaïquement, de congestion du trafic, les pouvoirs publics ont cherché les moyens de favoriser des alternatives plus durables que les citoyennes et citoyens se sont progressivement appropriées. Les politiques publiques nationales et locales ont ainsi placé les mobilités actives et les transports en commun au centre de leurs préoccupations et de leurs actions, traitant souvent la voiture et son usage « en négatif », au second plan.

Pourtant la mobilité reste aujourd'hui largement dominée par l'automobile. Il est donc crucial d'analyser les comportements des usagers en Gironde pour mieux comprendre cette mobilité, et d'identifier des leviers pour repenser notre usage et notre relation à la voiture, qui demeure le principal outil d'accès à la mobilité pour beaucoup de Girondines et de Girondins dans de nombreux territoires, en particulier ruraux et périurbains.

En s'appuyant sur les résultats de l'enquête mobilité Gironde 2021, cette étude explore l'utilisation de la voiture en Gironde à différentes échelles territoriales, ainsi que son évolution depuis la dernière enquête en 2009, afin de cerner les enjeux actuels et les dynamiques sous-jacentes. Cette analyse présente les caractéristiques du parc automobile girondin, avant d'examiner qui en sont les usagers et quelles sont leurs pratiques de déplacements automobiles.



# Raisonner la persistance de l'automobilisme dans le choc des modes et la nouvelle donne des mobilités

## Quelques enseignements de l'histoire

Mathieu Flonneau est enseignant-chercheur à l'Université Paris | Panthéon-Sorbonne, directeur de l'Institut AES-EDS, SIRICE-CRHI, P2M. Il est intervenu à l'occasion de la conférence « La voiture est-elle increvable ? » tenue aux Archives de Bordeaux Métropole le 22 mai 2025 et présentant cette étude.



Les missions des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) sont devenues considérables depuis la Loi d'Orientation des Mobilités LOM adoptée en 2019. Si les responsabilités des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) ne l'étaient peut-être pas moins auparavant, désormais, le poids du transfert de sens porté par le terme « mobilité » vient ajouter au fait que le paradigme de l'action publique a radicalement changé. De variable d'ajustement technique, la question du transport s'est démultipliée, elle est devenue structurante, économique certes, mais aussi sociale et patrimoniale, voire culturelle.

Dans ce contexte, les pluriels ont leur importance et aux multiples mérites de l'analyse fine des rapports de *possessions, d'usages et de pratiques des Girondins et de leur(s) voiture(s)*, nous apporterons quelques nuances inscrites dans les moyennes et longues durées que l'histoire peut mettre en évidence. Cette étude, comme pour toute autre métropole française, témoigne de la complexité d'une « dépendance » actuelle des périphéries plus ou moins proches, que la problématique mobilière contemporaine ne peut pas traiter comme un héritage seulement encombrant et néfaste. Le rôle structurant de l'automobilisme et de la route demeure une évidence dont il ne peut pas être question de s'affranchir d'un claquement de doigts idéologique. Les prix réels de la vertu écologique et de la déprise du système automobile s'invitent en effet dans le débat et si la question de la persistance du système automobile ne se posait qu'à l'échelle de l'agglomération bordelaise, l'équation finale serait simple, car circonscrite. Or, elle ne l'est évidemment pas et les enjeux sont à la fois globaux et localisés.

Suggérer le caractère « increvable » de la voiture comme le faisait le titre de la conférence du mai 2025, avec une once de provocation, ne doit pas être une incitation au renoncement ou à la résignation. Les infrastructures intelligentes existent depuis longtemps, il convient qu'elles le soient plus encore, y compris lorsqu'il est question de routes et d'automobiles. Pour comprendre l'automobilisme, il est d'abord capital d'en décorrélérer l'impact des seules questions environnementales, car les raisons des « attachements » divers qui l'ont construit rendent de fait le détachement difficile.

À ce chapitre, Bordeaux, faut-il le rappeler, a eu sa part glorieuse dans les débuts de l'automobilisme en marge de leur anecdotisation traditionnelle, avec des épreuves sportives qui ont marqué des « premières » comme le Paris-Bordeaux-Paris de 1895, un Automobile du Sud-Ouest dynamique et des constructeurs locaux pionniers industriels et audacieux comme Motobloc,

peut-être le plus célèbre. Ensuite, cette aire urbaine, riche d'innovations comme avec son tramway très réussi, largement dotée en infrastructures ferroviaires et routières, de ses divers ponts à la rocade en passant par le système d'exploitation du trafic urbain en son temps révolutionnaire GERTRUDE, a également inventé le jeu des Mille Bornes avec Jean Dujardin au début des « Trente Glorieuses ». Et encore, à la fin de cette même période de croissance, l'écologie politique y a eu ses premiers promoteurs avec Jacques Ellul ou Bernard Charbonneau. Bref, comme le montrait excellemment l'exposition proposée aux archives de Bordeaux Métropole « Villes mobiles. Se déplacer dans la métropole bordelaise XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles<sup>1</sup> », l'histoire de cette ville est très liée aux innovations mobilitaires, y compris dans leurs contestations. Relevons brièvement que les sujets contemporains de controverses et d'investigations ne manquent pas<sup>2</sup> et, surtout, ne quittent pas les lumières de l'actualité. L'émergence des modes « doux et actifs », l'engouement pour le vélo, l'acceptation sociale des grands chantiers, et la question des soutenabilités et de la bonne échelle des modes capacitaires et robustes méritent d'être discutés.

Cependant, ainsi qu'en ont témoigné les récentes consultations de la conférence de financement des mobilités « Ambition France Transports », les enjeux pour le présent sont ceux de l'urgence, du coût – en temps de tarissement critique des financements – et de la mise à l'échelle réaliste et opératoire de solutions de décarbonation dont l'acceptabilité sociale est maintenant reconnue comme une condition de viabilité essentielle<sup>3</sup>.

Pour l'avenir, la centralité des projets de SERM dont les promesses à tenir sont considérables<sup>4</sup>, conduit naturellement à une nouvelle pensée des modes de transport d'une part, et des infrastructures de mobilités d'autre part, impliquant les spécificités d'offre et de demande réelles liées à la multiplicité des usages et des usagers. En première ligne, la route, avec la possible collectivisation de ses usages, se retrouve exposée comme une solution résiliente de bon sens. Réfléchir aussi à la valeur du ralentissement de nos sociétés s'impose, et en voyant les infrastructures vieillir, les indispensables transitions écologiques et mobilitaires ne ressortent que plus évidentes. Place donc à l'action à la fois raisonnée, informée, audacieuse et responsable !



---

### **Pour aller plus loin, voir les derniers ouvrages de Mathieu Flonneau**

- Mathieu Flonneau, *En tous sens. Circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route*, éditions Loubatières, 2022.
- Mathieu Flonneau, Frédéric Montlouis-Félicité (direction), *Comprendre la route. Imaginaires, sens, innovations*, Colloque de Cerisy, éditions Loubatières, 2025.

1. Exposition « Villes mobiles. Se déplacer dans la métropole bordelaise. XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle ». Du 17 septembre 2024 au 28 mai 2025 aux Archives de Bordeaux Métropole.

2. Nous en avons fait la liste lors de la célébration en présence du Ministre des Transports et du Haut-Commissaire au Plan en mars 2025 des vingt ans du séminaire de l'association P2M (Passé Présent Mobilités). En 2005, la notion souche du séminaire était alors importée dans les champs académiques et administratifs hexagonaux avec le user turn anglo-saxon et la dé-modalisation.

3. Rapport final : [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/20250709\\_Rapport\\_AFT.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/20250709_Rapport_AFT.pdf)

4. Avec comme arrière-plan des débats la vague de fond d'un possible « grand refus » fiscal porté par les « bonnets rouges » ou les « gilets jaunes », en passant par les ZFE-m.

# PARTIE 1 La voiture chez les Girondins

Principal moyen de déplacement en Gironde, la voiture est un véhicule motorisé individuel possédé par 84 % des ménages du département. Comment définir cette possession ?

## Un parc automobile girondin qui suit l'augmentation démographique de la Gironde

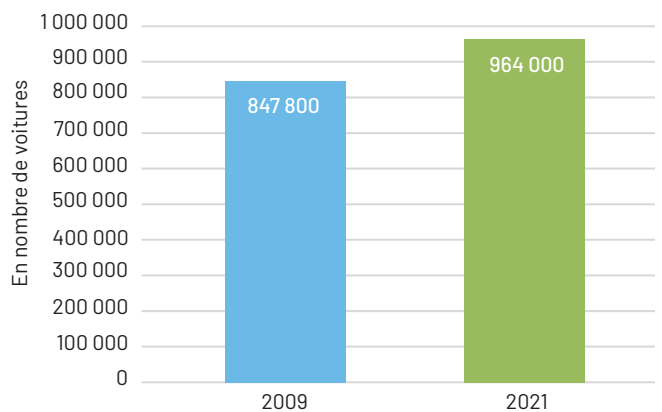
En 2021, 1,57 million de personnes résident en Gironde dont environ la moitié dans Bordeaux Métropole (784 700 habitants) et l'autre moitié dans le reste du département (788 100 habitants). La population a augmenté de 14 % par rapport à 2009, où elle comptait alors 1,39 million d'habitants. En parallèle, le nombre de voitures possédées par les Girondins a également augmenté de 14 %, passant de 847 000 à 964 000. Par conséquent, **un Girondin possède en moyenne 1,63 voiture, moyenne qui n'a pas évolué en 12 ans.**

Sur cette même période, le nombre de ménages en Gironde a augmenté de 23 % (passant de 601 476 à 740 500), ce qui s'explique en grande partie par des évolutions socio-démographiques (augmentation des divorces et de la monoparentalité, vieillissement de la population, décohabitation intergénérationnelle). Parmi eux, 392 300 résident en métropole et 346 200 dans le reste du département. Le nombre plus élevé de ménages en métropole, pour une population comparable à celle du reste de la Gironde, s'explique notamment par son attractivité auprès des jeunes adultes arrivant pour le travail ou les études, et ayant davantage tendance à vivre seuls.

**Ainsi, la progression des ménages étant plus forte que celle de la population, on observe une démotorisation des ménages sans qu'il y ait pour autant un recul du nombre de voitures par Girondin.**

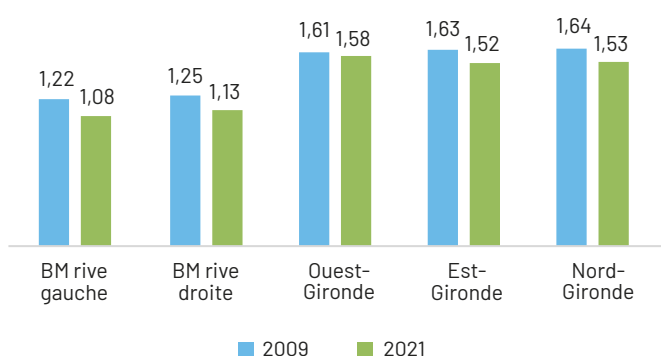
Entre 2009 et 2021, le nombre de voitures par ménage diminue donc de 1,41 à 1,29. Le nombre de ménages multimotorisés, c'est-à-dire ayant au moins deux voitures à disposition, a baissé sur tout le territoire, et représente désormais moins de la moitié des ménages girondins, dans la métropole et en dehors.

Évolution du parc automobile girondin entre 2009 et 2021

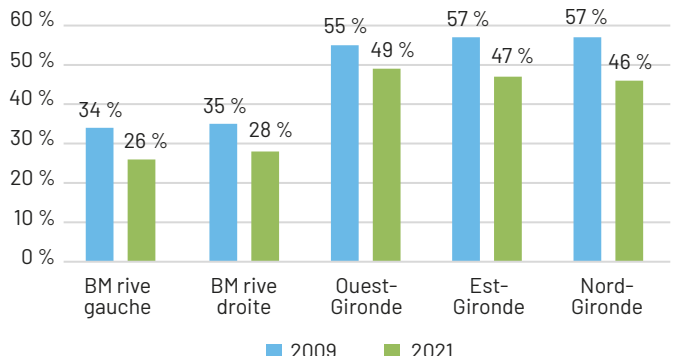


	2009	2021	
Nombre de voitures en Gironde	847 000	964 000	+ 14 %
Nombre d'habitants en Gironde	1 383 144	1 572 800	+ 14 %
Nombre de ménages en Gironde	601 476	740 500	+ 23 %
Taille moyenne d'un ménage girondin	2,3	2,12	↓
Nombre moyen de voitures par ménage	1,41	1,29	↓
Nombre moyen de voitures par personne	1,63	1,63	=

Évolution du nombre moyen de véhicules à disposition par ménage entre 2009 et 2021



Évolution de la part des ménages possédant 2 véhicules ou plus à disposition entre 2009 et 2021

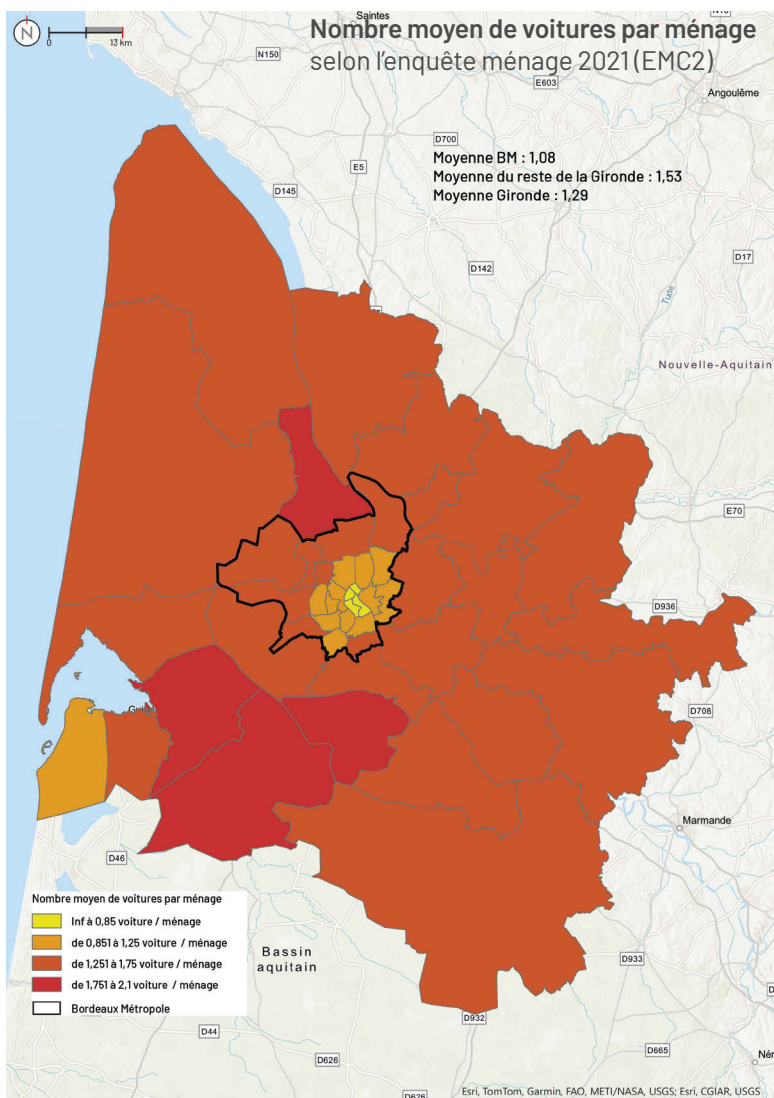
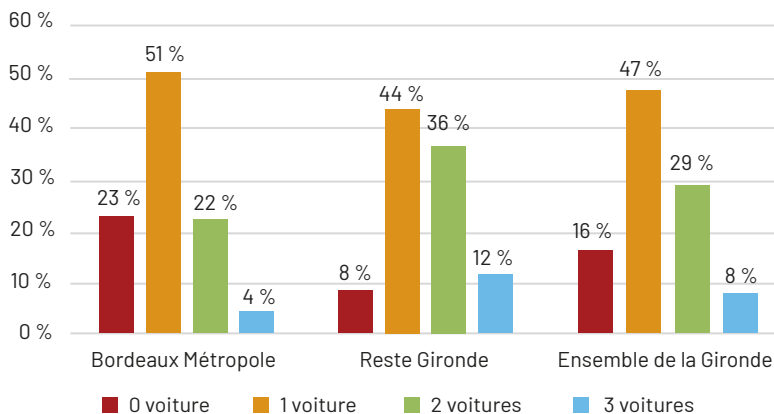


## Le nombre de voitures possédées varie selon le lieu de résidence, les revenus et la taille du ménage

Sur les 964 000 voitures qui composent le parc automobile en Gironde, 44 % appartiennent à des ménages métropolitains et 56 % à des ménages girondins hors Bordeaux Métropole. Les ménages possèdent **1,29 voiture** en moyenne (1,09 pour les ménages métropolitains et 1,54 pour les non métropolitains).

La possession de voitures est d'abord influencée par le lieu de résidence. Ainsi, **les ménages métropolitains sont moins motorisés que les non métropolitains** : 23 % d'entre eux ne possèdent pas de voiture, contre 8 % des non métropolitains. De même, **les ménages métropolitains sont moins multimotorisés** : seuls 26 % d'entre eux possèdent au moins deux voitures, contre 48 % des ménages girondins hors Bordeaux Métropole.

Répartition des ménages selon le nombre de voitures possédées et le lieu de résidence



Par ailleurs, la possession de voitures par les ménages dépend en grande partie de leurs **revenus**. Pour l'analyse, les ménages girondins ont été répartis en dix catégories (ou déciles) selon leurs revenus disponibles par unité de consommation au moment de l'enquête, en 2021 (voir tableau ci-dessous). Le revenu disponible est le revenu à disposition du ménage pour consommer et épargner. Il est notamment composé des revenus d'activité nets des cotisations sociales, des indemnités de chômage, ou encore des revenus du patrimoine. Ainsi, le revenu disponible par unité de consommation est le rapport entre le revenu disponible du ménage et le nombre d'unités de consommation du ménage.<sup>1</sup> Ici, les ménages qui n'ont pas déclaré leurs revenus lors de l'enquête ne seront pas pris en compte.

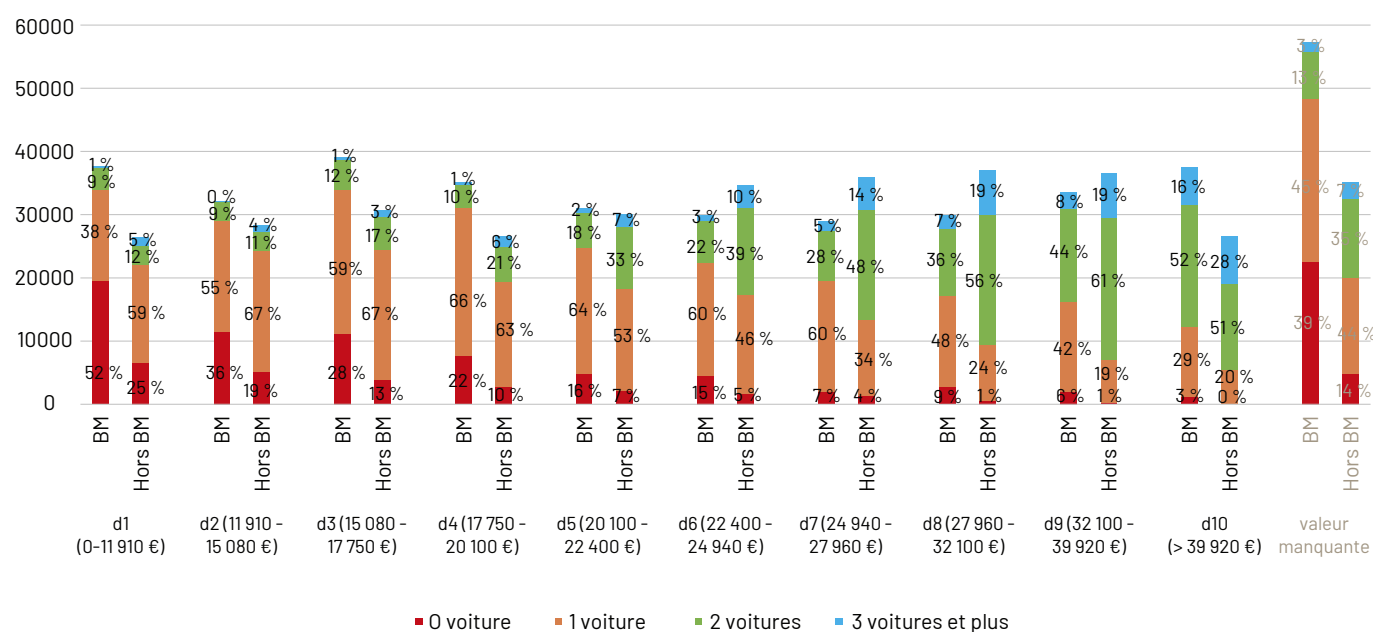
**Tableau : Répartition des ménages girondins par décile selon le revenu disponible par unité de consommation**

Décile	d1	d2	d3	d4	d5	d6	d7	d8	d9	d10
Revenus (en €)	< 11 910	11 910 – 15 080	15 080 – 17 750	17 750 – 20 100	20 100 – 22 400	22 400 – 24 940	24 940 – 27 960	27 960 – 32 100	32 100 – 39 920	> 39 920

Cette analyse selon les revenus montre que les ménages les plus aisés possèdent davantage de voitures que les plus modestes. Par exemple, 13 % des ménages du premier décile (revenus inférieurs à 11 910 €) possèdent au moins deux voitures, contre 72 % des ménages du dixième décile (revenus supérieurs à 39 920 €). De même, 17 % la moitié des ménages les moins aisés (ménages sous la médiane) possèdent au moins 2 voitures, contre 57 % des ménages les plus aisés.

Pour autant, à revenu similaire, un ménage non métropolitain possède en moyenne plus de voitures qu'un ménage métropolitain. Par exemple, pour les ménages ayant des revenus entre 17 750 € et 20 100 € (d4), 11 % des ménages métropolitains possèdent au moins deux voitures, contre 27 % des non métropolitains. Le lieu de résidence est donc l'un des facteurs principaux de la possession automobile, au-delà des facteurs économiques.

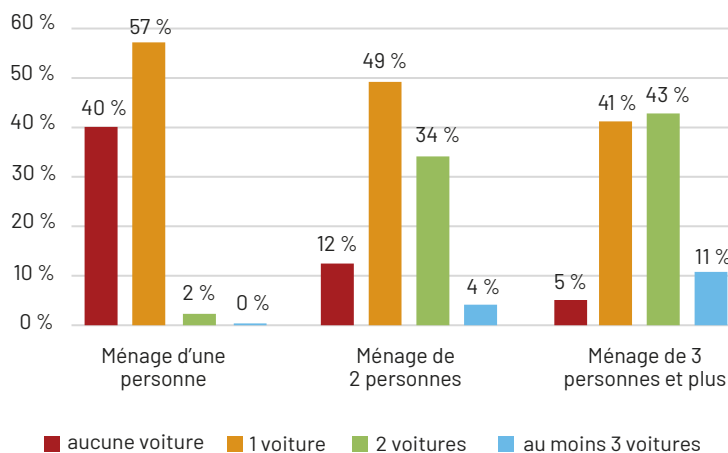
**Possession de voitures par les ménages girondins en fonction de leurs revenus disponibles par unité de consommation**



<sup>1</sup> Définition de l'INSEE : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1458>

La **taille des ménages** compte aussi dans le choix du nombre de voitures possédées. **Plus un ménage est grand, plus il a tendance à être multimotorisé** afin de s'adapter aux habitudes et besoins de déplacements de tous les membres du ménage. Ainsi, 57 % des ménages d'une personne possèdent une seule voiture, et seulement 2 % en possèdent au moins deux. À l'inverse, 41 % des ménages de trois personnes et plus possèdent une seule voiture, et 54 % en possèdent au moins deux.

Répartition des ménages selon le nombre de voitures possédées - Ensemble de la Gironde



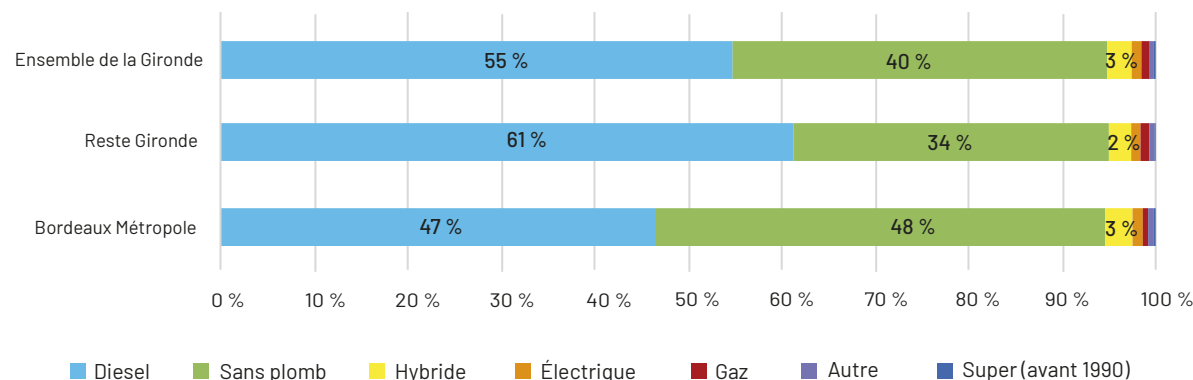
Mais les ménages multimotorisés

**ne sont pas que des ménages avec enfants** : environ 40 % d'entre eux sont des ménages de deux personnes. Quelle que soit la taille du ménage, cette multimotorisation reste limitée à deux voitures, car seuls 8 % des ménages girondins possèdent au moins trois voitures.

## Une hégémonie de la voiture thermique qui réduit lentement

Malgré les évolutions récentes, **la voiture thermique est toujours majoritaire dans le parc girondin en 2021, avec 55 % des voitures roulant au diesel et 40 % à l'essence**. 3 % sont des voitures hybrides et 1 % des voitures électriques. On observe donc une hégémonie de la voiture thermique, quel que soit le territoire. Cependant, les ménages non métropolitains possèdent en majorité des véhicules fonctionnant au diesel, alors qu'il y a autant de voitures diesel que de voitures sans plomb dans la métropole bordelaise. De plus, **les ménages métropolitains sont très légèrement plus nombreux à posséder un véhicule hybride que les ménages non-métropolitains** (3 % contre 2 %).

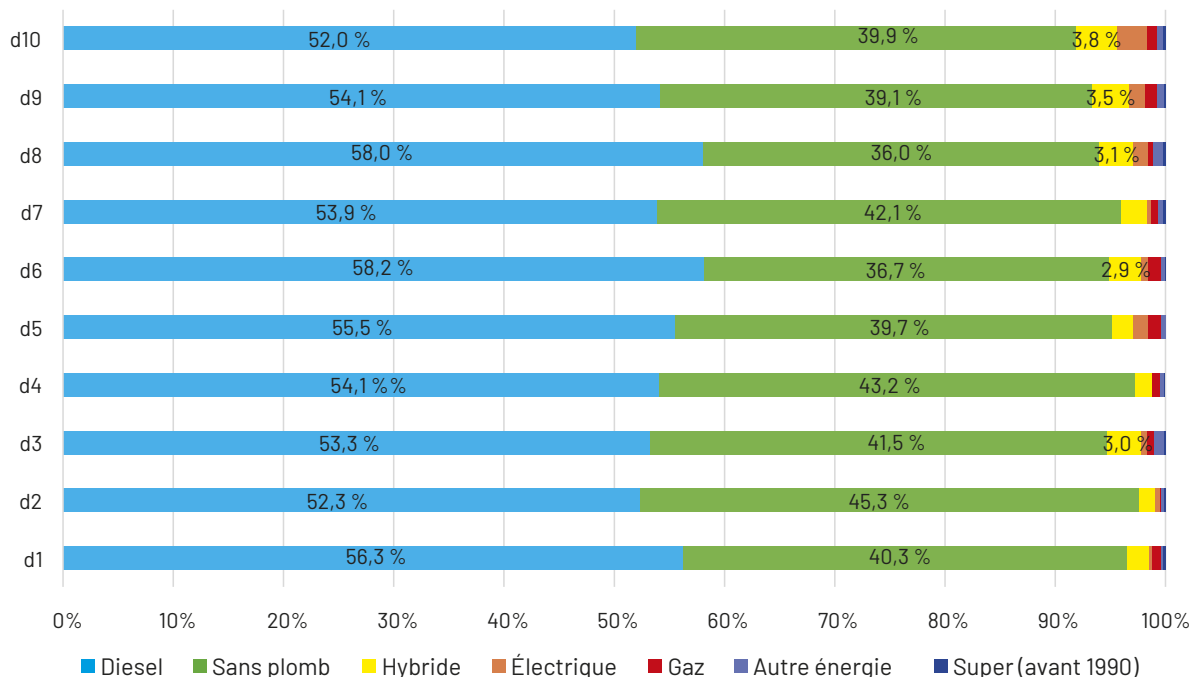
### Type d'énergie des véhicules



Au-delà de l'exploitation de l'EMC<sup>2</sup> qui s'arrête au parc automobile de 2021, il est à noter que le nombre de voitures électriques en Gironde est en très forte hausse ces dernières années : il est passé de 487 véhicules en 2014 à 23 802 en 2024 (source : Service des données et études statistiques - SDES). Cela représente une multiplication par plus de 48 en dix ans. Uniquement entre 2023 et 2024, le parc automobile électrique a augmenté de 44 %, et a atteint 2,4 % du parc automobile girondin total. En comparaison, au 1<sup>er</sup> janvier 2024, 2,2 % des voitures en circulation en France étaient électriques, et 1,5 % étaient hybrides (source : Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique).

**Les revenus ont peu d'influence sur le type d'énergie des voitures possédées.** Peu importe les revenus, la voiture diesel reste majoritaire : elle représente 56 % des véhicules des 10 % les plus pauvres, et 52 % des 10 % les plus riches. Les ménages les plus aisés possèdent davantage de voitures électriques, mais cela reste marginal. Cela se remarque particulièrement chez la moitié la plus aisée des ménages métropolitains, dont 4 % des voitures sont hybrides, et 3 % électriques.

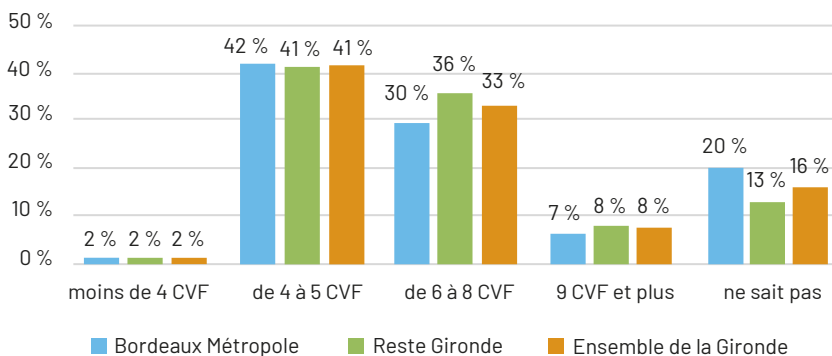
### Répartition des véhicules selon le type d'énergie et les revenus des ménages - Ensemble de la Gironde



## Une puissance des véhicules relativement uniforme, malgré quelques variations géographiques et économiques

41 % du parc automobile girondin a une puissance de 4 à 5 CVF (chevaux fiscaux), et comporte ainsi principalement des voitures types petites citadines. Un tiers du parc est quant à lui composé de voitures de 6 à 8 CVF, types petits SUV.

### Puissance du parc automobile girondin selon la zone géographique

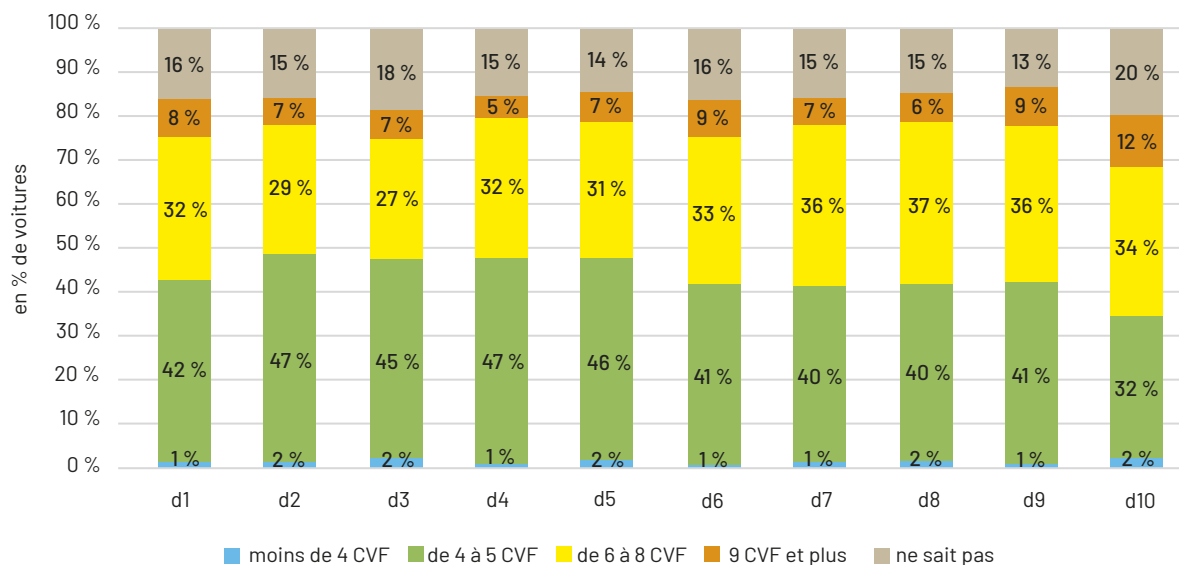


Il y a peu de différences de puissance du parc entre la métropole et le reste du

département, excepté une part des véhicules de 6 à 8 CVF supérieure hors de la métropole (36 % contre 30 % à Bordeaux Métropole). Il est intéressant de noter que dans les réponses apportées à l'enquête, une plus grande part des métropolitains ignore la puissance de ses voitures. Cela signifie-t-il qu'il y a un plus fort intérêt pour ce critère hors de la métropole, lorsque le choix de la voiture se fait ?

De même que pour le type d'énergie, **les revenus influencent peu la puissance des voitures possédées, sauf chez les 10 % les plus riches** : alors que la majorité des ménages dispose principalement de véhicules de 4 à 5 CVF, les 10 % les plus riches possèdent autant de voitures 4 à 5 CVF que de véhicules 6 à 8 CVF. Ils sont la catégorie de revenus ayant le plus de voitures d'une puissance d'au moins 9 CVF, mais également les plus nombreux à ne pas connaître la puissance de leurs véhicules.

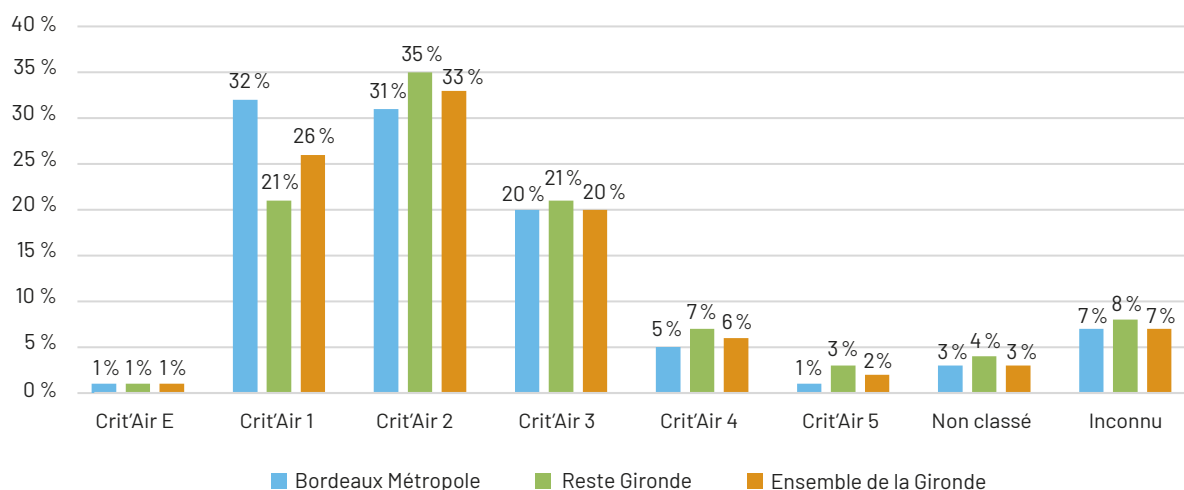
### Puissance du parc automobile girondin en fonction des revenus - Ensemble de la Gironde



## Les catégories Crit'Air : une grande part de véhicules récents et moins polluants

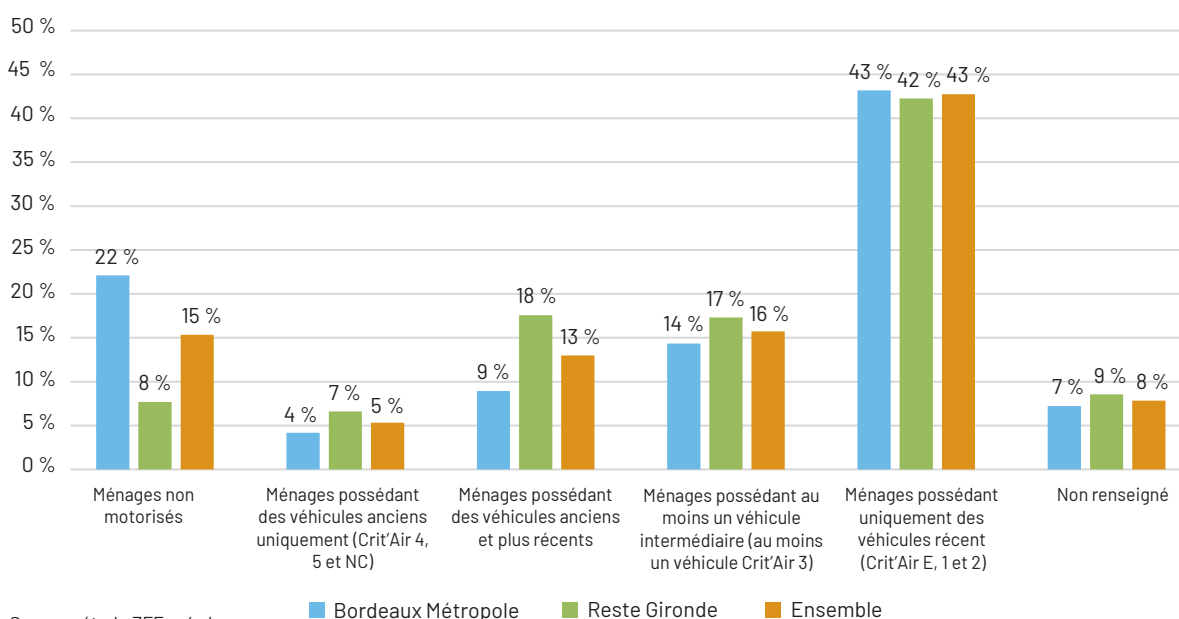
En 2021, 60 % du parc automobile girondin est en catégorie Crit'Air E, 1 ou 2, et donc relativement récent et moins polluant. On observe peu de différences entre les voitures métropolitaines et non métropolitaines, excepté pour le Crit'Air 1 : 32 % des véhicules métropolitains sont Crit'Air 1, contre seulement 21 % des véhicules du reste du département. La proportion des voitures récentes est ainsi plus forte dans la métropole.

### Répartition des véhicules selon leur catégorie Crit'Air



58 % des ménages girondins possèdent uniquement des véhicules intermédiaires et/ou récents (catégorie Crit’Air E, 1, 2, 3). En parallèle, 7 % des ménages non métropolitains et 4 % des ménages métropolitains ont uniquement des voitures très polluantes, de Crit’Air 4, 5 ou non classées. Selon le RSVERO (Répertoire Statistique des Véhicules Routiers), cette part de véhicules non classés représente environ 27 000 véhicules en 2023, sur les 989 000 véhicules identifiés par l’organisme. Il s’agit donc d’une part extrêmement faible du parc automobile girondin.

### Répartition des ménages selon la catégorie Crit’Air des véhicules

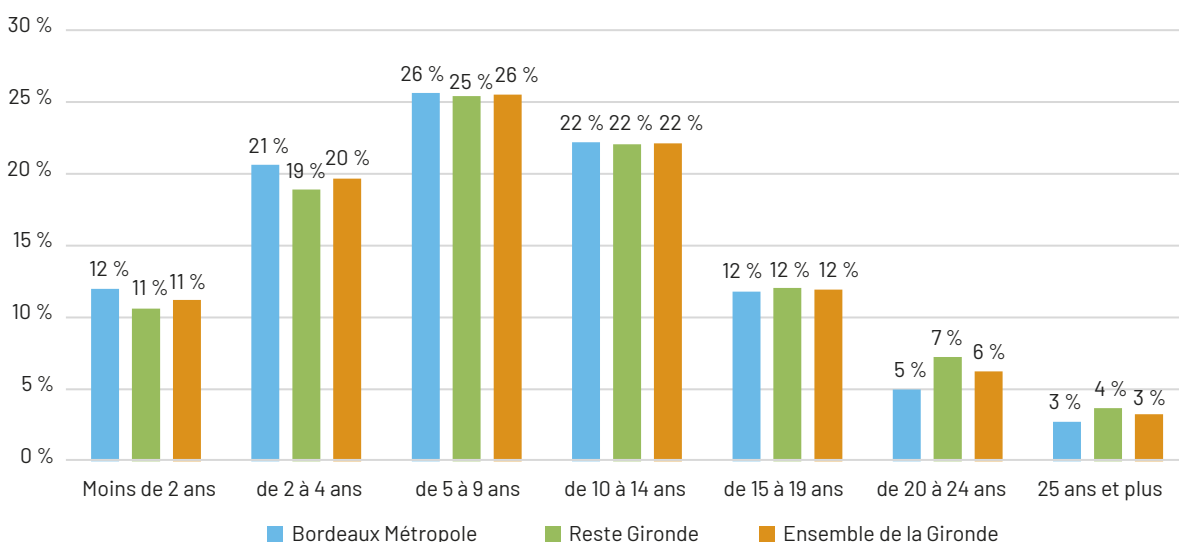


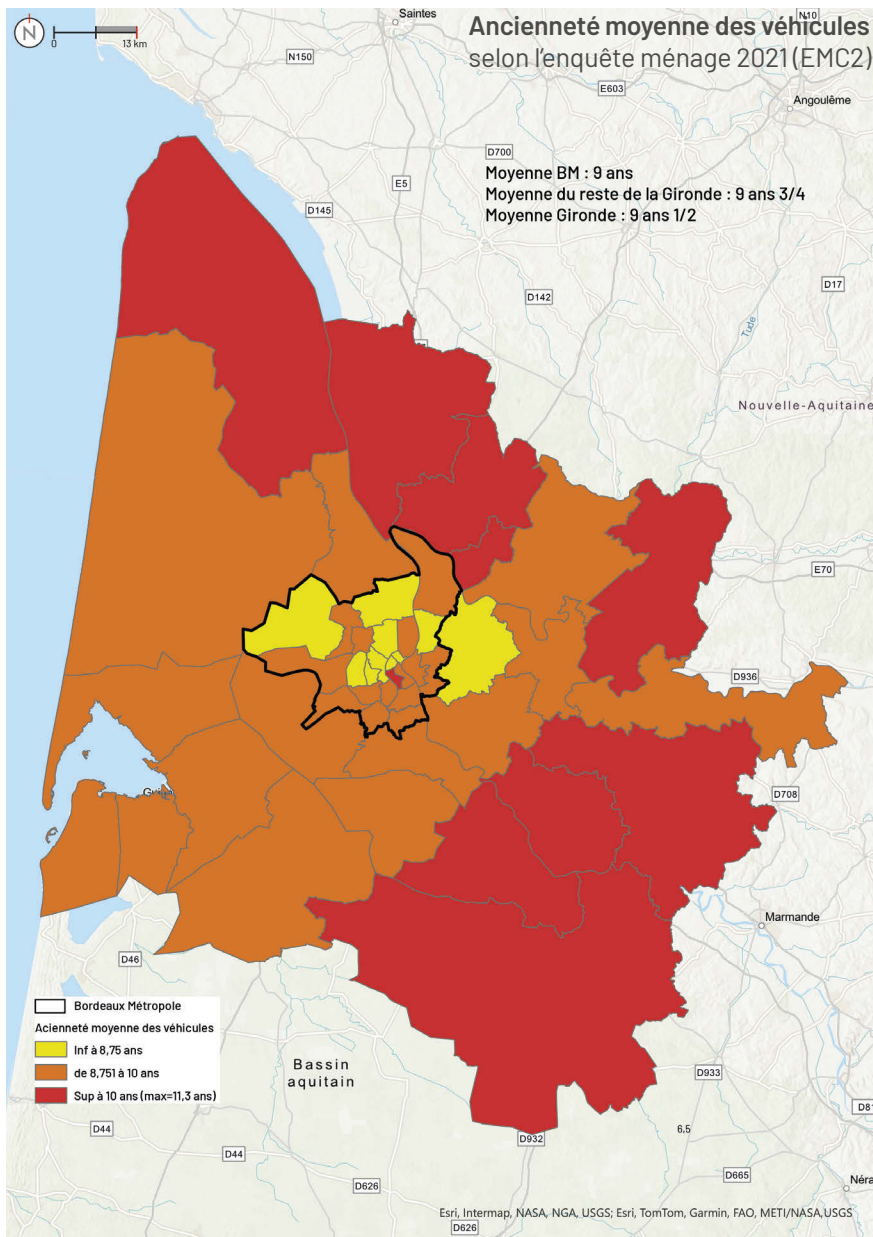
Source : étude ZFE - a'urba

## L'ancienneté des véhicules dépend davantage des revenus que du lieu de résidence

**L'ancienneté moyenne d'une voiture girondine est de 9 ans.** Un tiers (31 %) du parc automobile a moins de 5 ans, et un quart (26 %) a entre 5 et 9 ans. De manière générale, il y a peu de différences entre la métropole et le reste du département en termes d'ancienneté des véhicules ; **l'ancienneté ne dépend donc pas massivement du lieu de résidence.**

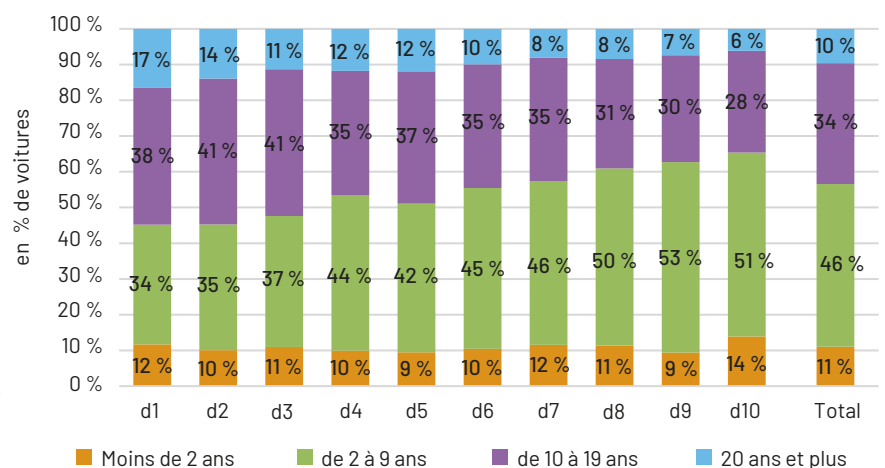
### Ancienneté du parc automobile girondin





Les revenus, au contraire, jouent un rôle dans l'ancienneté des véhicules. En effet, **plus les revenus des ménages sont hauts, plus les véhicules qu'ils possèdent sont récents**. Même si la moitié des véhicules des ménages les moins aisés a moins de 10 ans, cette part est toujours supérieure chez les ménages les plus aisés : on dénombre 65 % de voitures âgées de moins de 10 ans chez les 10 % les plus aisés des ménages, contre 46 % chez les 10 % les plus pauvres. De plus, 67 % des voitures de moins de 2 ans et 70 % des voitures de 2 à 4 ans sont possédées par la moitié la plus riche des ménages girondins.

Ancienneté du parc automobile girondin selon les revenus - Ensemble de la Gironde

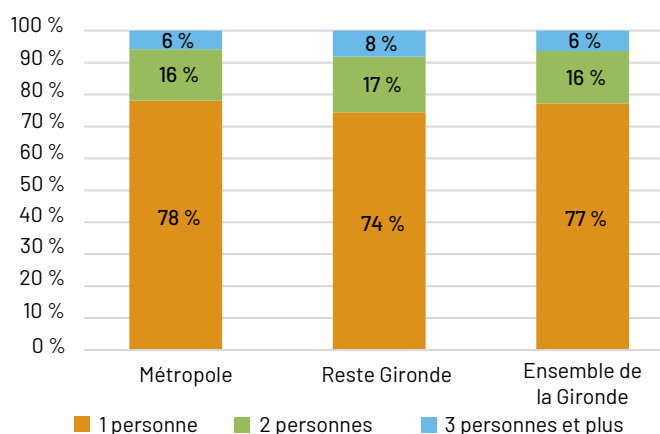


## Une non-motorisation plus fréquente dans la métropole et chez les ménages les plus pauvres

**16 % des ménages girondins sont non motorisés** en 2021, soit 119 139 ménages.

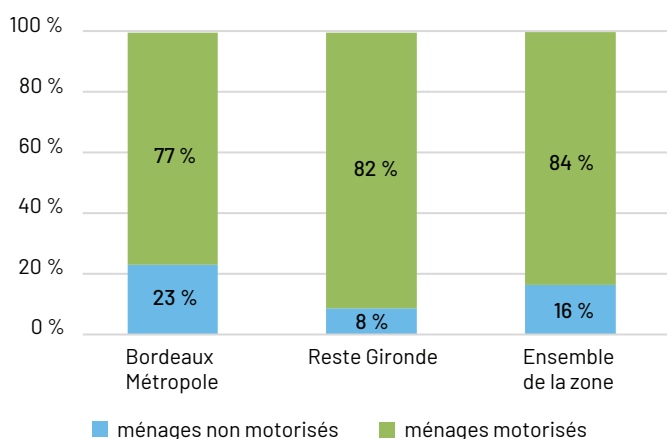
Ce sont avant tout des **ménages d'une seule personne** : ils représentent 77 % (91 977) des ménages non motorisés, contre 16 % (19 591) de ménages de 2 personnes et 6 % (7 571) de ceux de 3 personnes et plus.

Répartition des ménages non motorisés selon leur composition

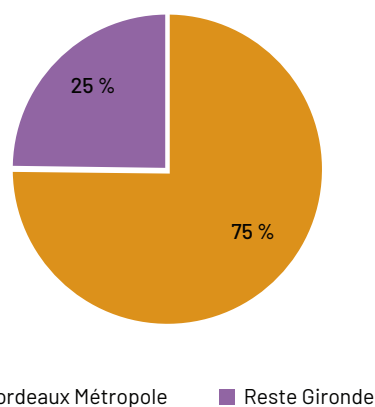


La non-motorisation des Girondins diffère sensiblement selon le **lieu de résidence** : un quart (23 % soit 89 852) des ménages sont non motorisés dans la métropole, contre seulement 8 % (soit 29 287) dans le reste du département. Il y a donc **une plus forte proportion de ménages non motorisés dans la métropole qu'en dehors**, 75 % des ménages non motorisés étant métropolitains.

Répartition des ménages selon leur motorisation

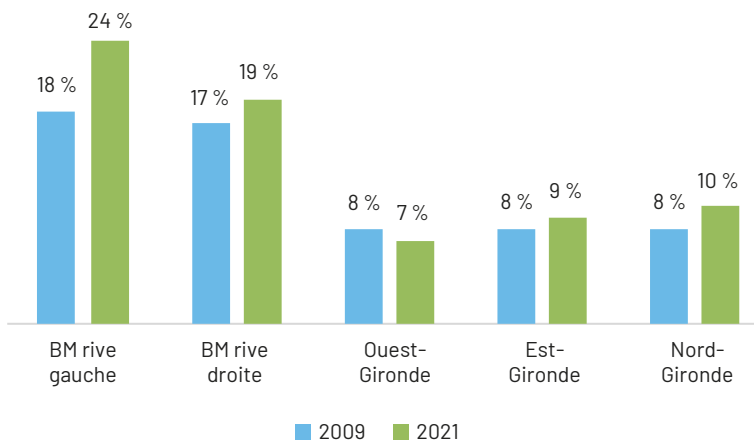


Répartition des ménages non motorisés en Gironde

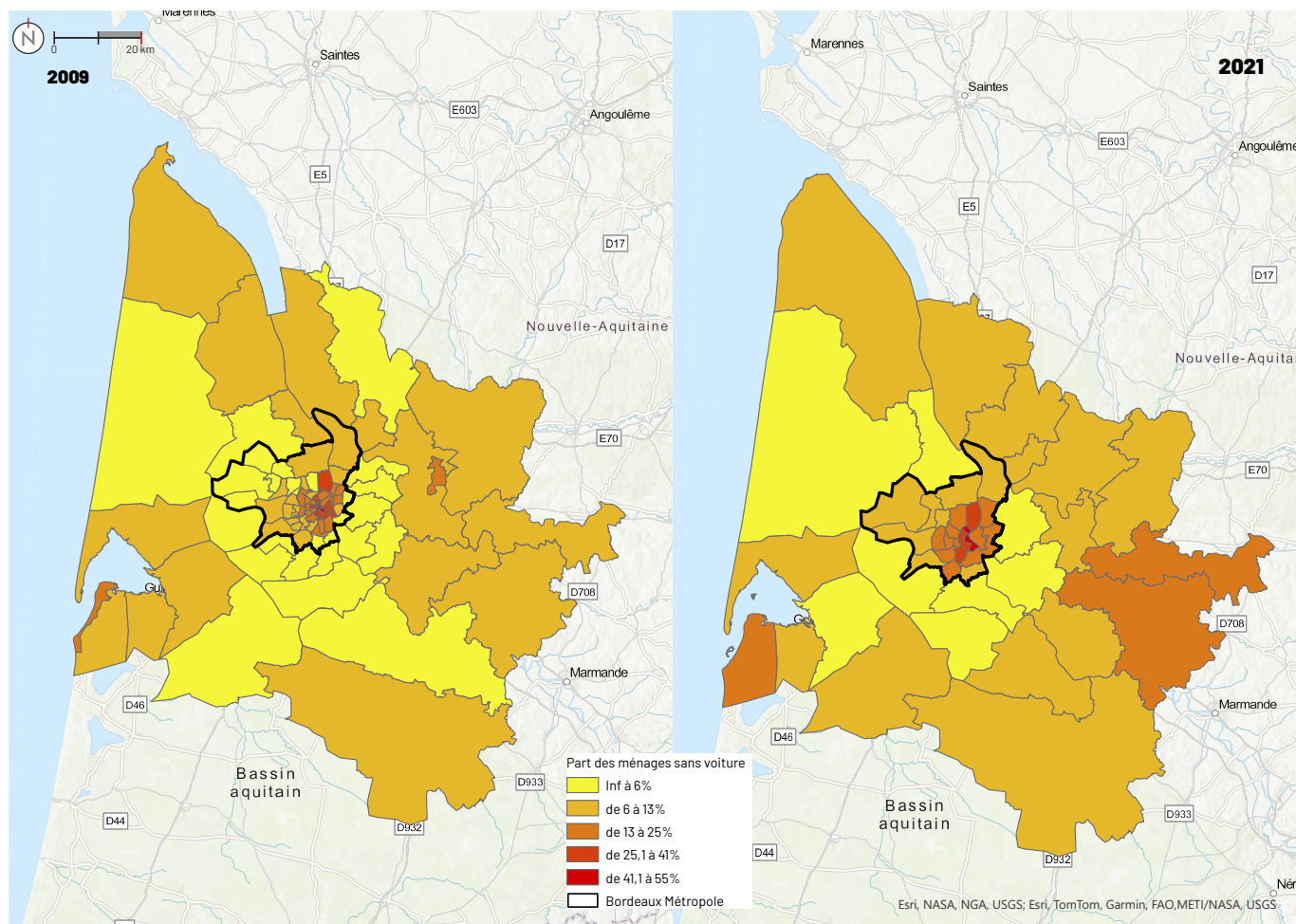


Cette démotorisation est progressive, et présente sur tous les territoires, excepté l'Ouest-Gironde qui voit au contraire sa démotorisation diminuer légèrement. La plus forte évolution survient sur la rive gauche de la métropole, qui passe de 18 % de ménages non motorisés en 2009 à 24 % en 2021, soit une augmentation de 6 points.

### Évolution entre 2009 et 2021 de la part des ménages sans véhicule à disposition

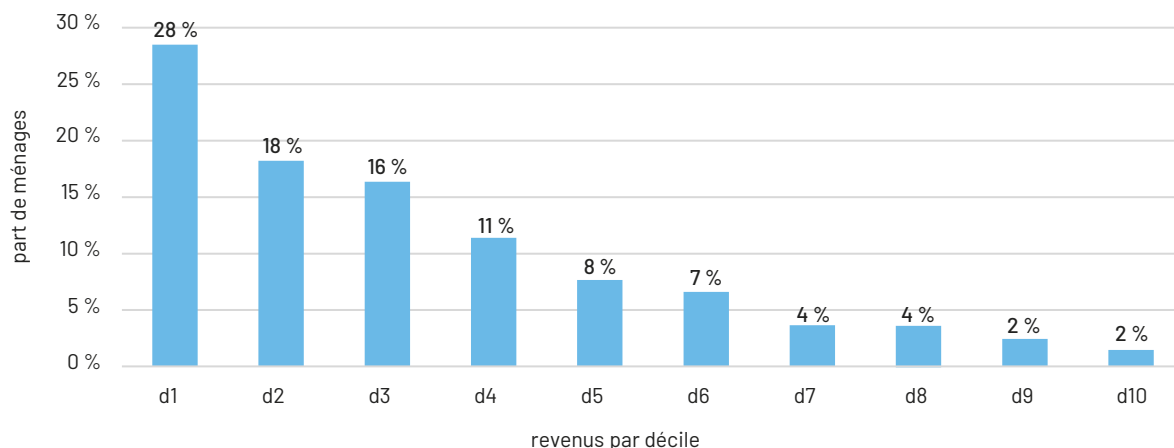


### Part des ménages sans voiture



La non-motorisation dépend également des **revenus : plus d'un quart (28 %) des ménages non motorisés font partie des 10 % les plus pauvres des ménages girondins**. De même, 82 % des ménages non motorisés font partie de la moitié la plus pauvre des ménages girondins (dont les revenus sont en dessous de la médiane de 22 400 €). Les 10 % les plus aisés représentent quant à eux uniquement 1 % des ménages non motorisés.

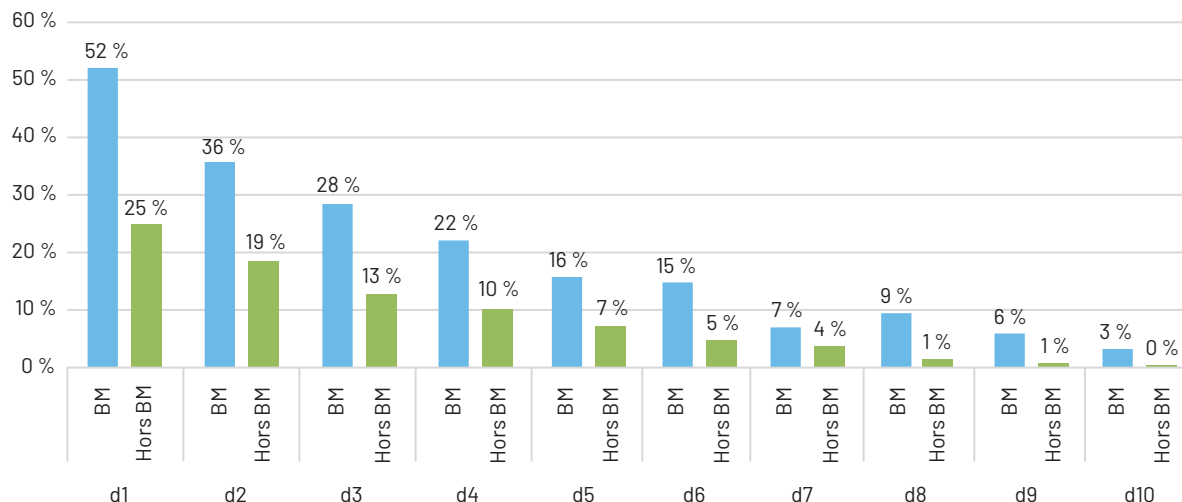
### Répartition des ménages non motorisés selon leurs revenus - Ensemble de la Gironde



Néanmoins, en croisant les revenus et les lieux de résidence des ménages, il apparaît qu'**à revenu égal, la non-motorisation reste toujours plus forte dans la métropole**. Par exemple, chez les ménages du décile 5, c'est-à-dire ayant un revenu disponible par unité de consommation situé entre 20 100 € et 22 400 €, 16 % des ménages métropolitains sont non motorisés, contre 7 % des ménages non métropolitains. Le manque d'une alternative crédible à des services de transports en commun, des distances plus longues à parcourir ainsi que des habitudes prises d'autosolisme et d'utilisation systématique de la voiture, peuvent expliquer ces différences spatiales.

Ainsi, bien que l'archétype du ménage non motorisé girondin soit un ménage d'une personne, métropolitain, aux revenus faibles, les tendances montrent que ce modèle est de plus en plus dépassé. La démotorisation progresse partout en Gironde, et montre un changement de paradigme global de la possession et des usages de la voiture. La mise en œuvre de politiques publiques structurantes, les prises de conscience écologiques et le contexte économique entraînent les Girondins à progressivement repenser leur rapport à la voiture.

### Part des ménages non motorisés selon les revenus et le lieu de résidence



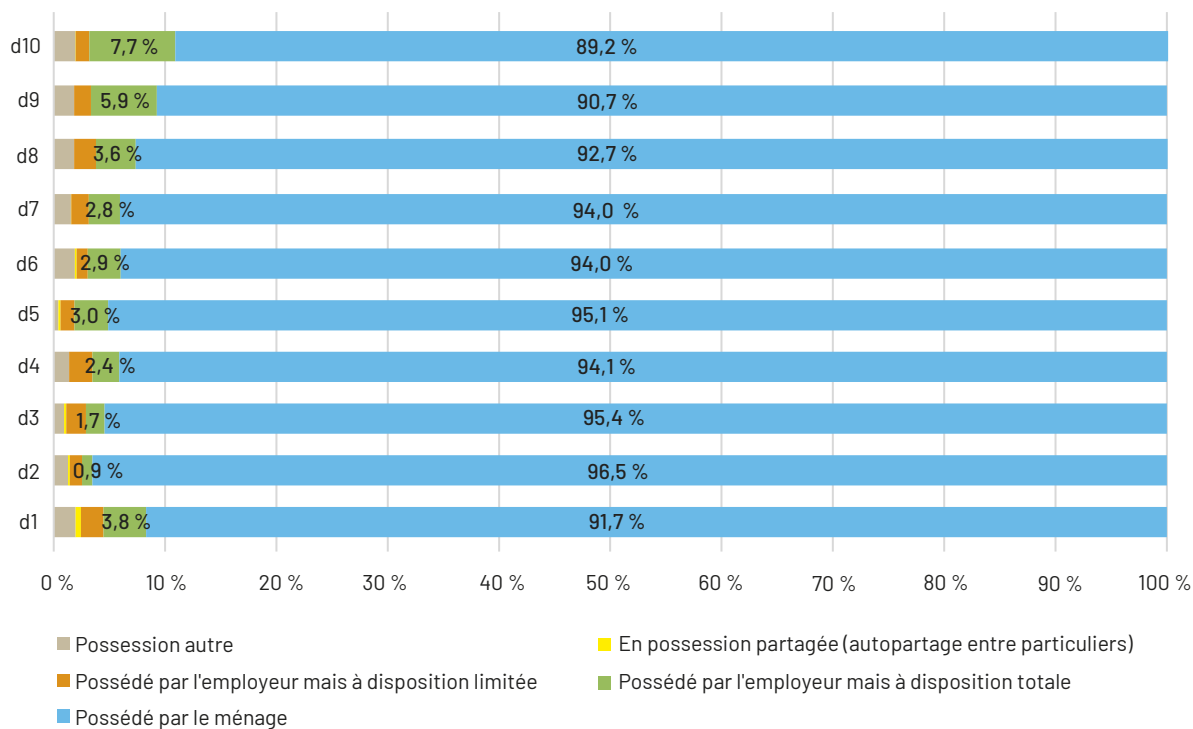
## Les Girondins et la voiture : une majorité de propriétaires

93 % des ménages girondins possèdent pleinement leurs voitures. De manière beaucoup plus rare, 4 % d'entre eux ont à disposition totale les véhicules appartenant à leurs employeurs, et 2 % à disposition partielle. Ces chiffres sont similaires dans la métropole et dans le reste du département, montrant que le type de possession n'est pas influencé par le lieu de résidence.

Les revenus n'ont eux-mêmes pas une grande influence. **Les ménages les plus riches sont cependant les plus nombreux à disposer des voitures de leurs employeurs de façon totale.** Ainsi, ils sont les plus nombreux à être équipés d'une voiture de fonction.

Quels que soient les facteurs géographiques et sociaux, les Girondins motorisés possèdent donc quasiment tous leur propre voiture, **l'autopartage étant quasiment inexistant** (en valeur absolue, il ne concerne que 793 ménages en Gironde).

Répartition des ménages motorisés selon le type de possession de véhicules - Ensemble de la Gironde



# PARTIE 2 Les profils des utilisateurs de la voiture

## de la voiture

Au-delà de la possession, connaître le profil des utilisateurs de la voiture en Gironde est essentiel pour mieux cibler les politiques de transport et d'aménagement du territoire. En effet, les comportements liés à l'utilisation des véhicules varient selon les profils socio-économiques et géographiques.

### Une possession massive du permis de conduire malgré des tendances générationnelles

En Gironde, **86 % de la population majeure (18 ans et plus) possède le permis de conduire**, et peut donc utiliser la voiture en tant que conducteur. Ce chiffre est stable depuis 2009. Il existe pour autant des différences géographiques et sociales qui remettent en question cette constance apparente.

D'abord, d'un point de vue géographique, **la population non métropolitaine est plus nombreuse à posséder le permis que la population métropolitaine** (90 % contre 82 %).

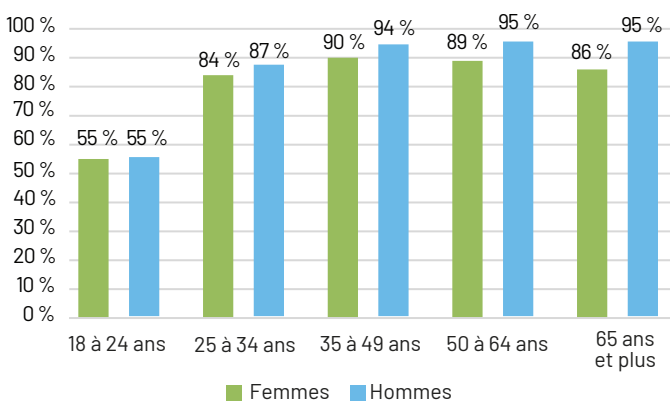
Par ailleurs, si le taux de possession du permis est en moyenne relativement similaire chez les hommes et les femmes, **cela se différencie selon les générations**.

Les jeunes femmes possèdent autant le permis que les jeunes hommes, alors que les femmes plus âgées sont moins détentrices que les hommes du même âge : **chez**

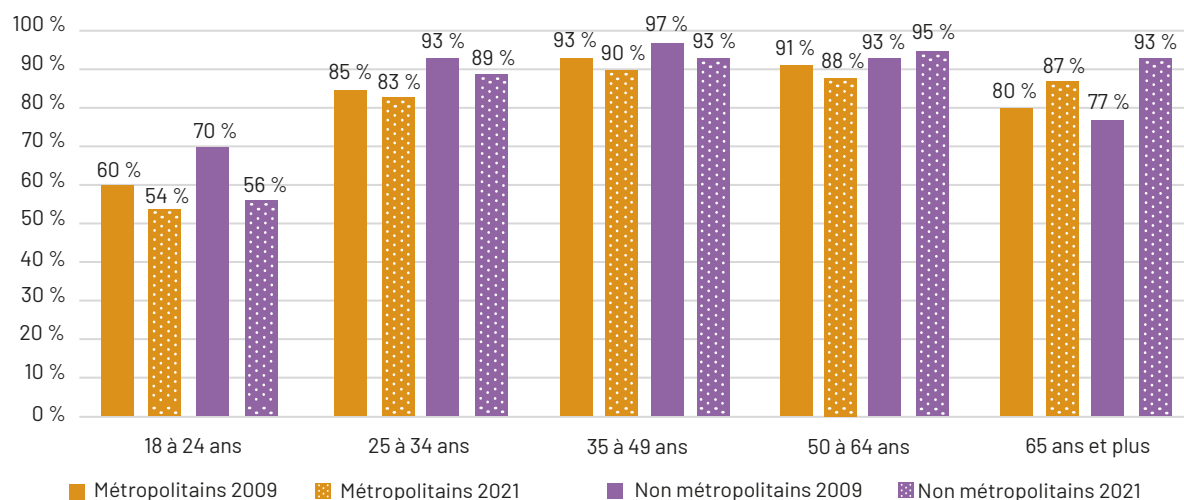
**les plus de 65 ans, seuls 86 % des femmes possèdent le permis contre 95 % des hommes**, soit 9 points de différence. De plus, par rapport à 2009, le taux de possession du permis a baissé de 2 points chez les hommes, et augmenté de 2 points chez les femmes en 2021. Les différences entre genres s'estompent donc au fil du temps, au fur et à mesure du vieillissement des générations.

Ainsi, la possession du permis a tendance à baisser chez les jeunes et à augmenter chez les plus âgés. Par exemple, entre 2009 et 2021, le taux de possession du permis des 18-24 ans a baissé de 6 points pour les métropolitains et 14 points pour les non métropolitains. Cette baisse s'explique par des facteurs économiques culturels : le permis n'est plus vu comme un rite de passage, et on a donc tendance à le passer quand on a du temps et les capacités financières. Chez les 65 ans et plus, il augmente de 7 points dans la métropole et 6 points hors de la métropole.

Taux de possession du permis de conduire par genre et par âge - Ensemble de la Gironde

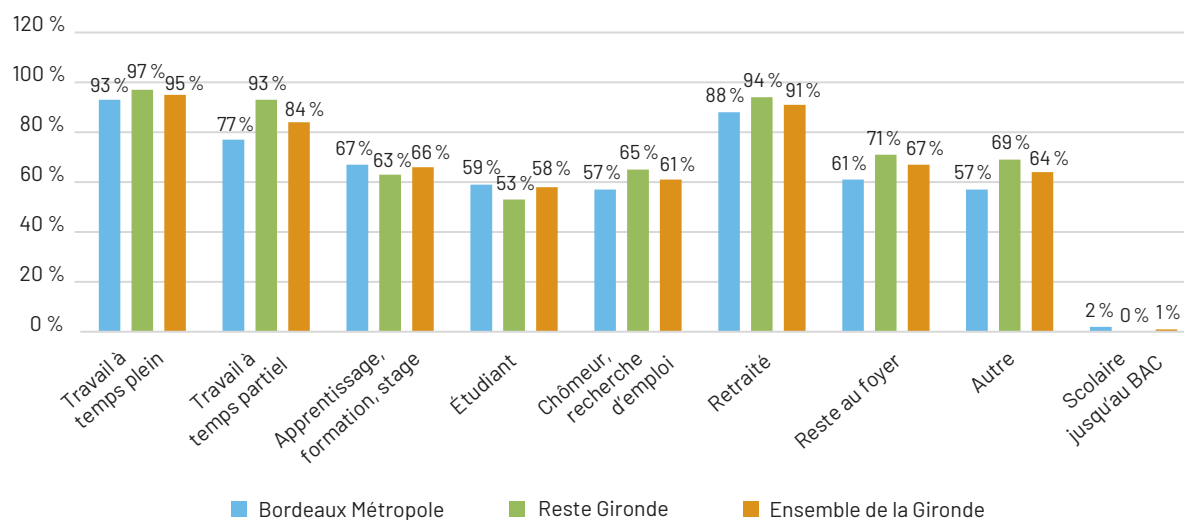


Évolution du taux de possession du permis de conduire par classe d'âge entre 2009 et 2021



Enfin, le taux de possession du permis de conduire dépend de l'occupation. Les personnes qui travaillent à temps plein ou temps partiel et les retraités possèdent quasiment tous le permis (respectivement 95 %, 84 % et 91 %), tandis que cela est moins systématique chez les personnes au chômage ou restant au foyer (61 % et 67 %), tout comme parmi les étudiants (58 %).

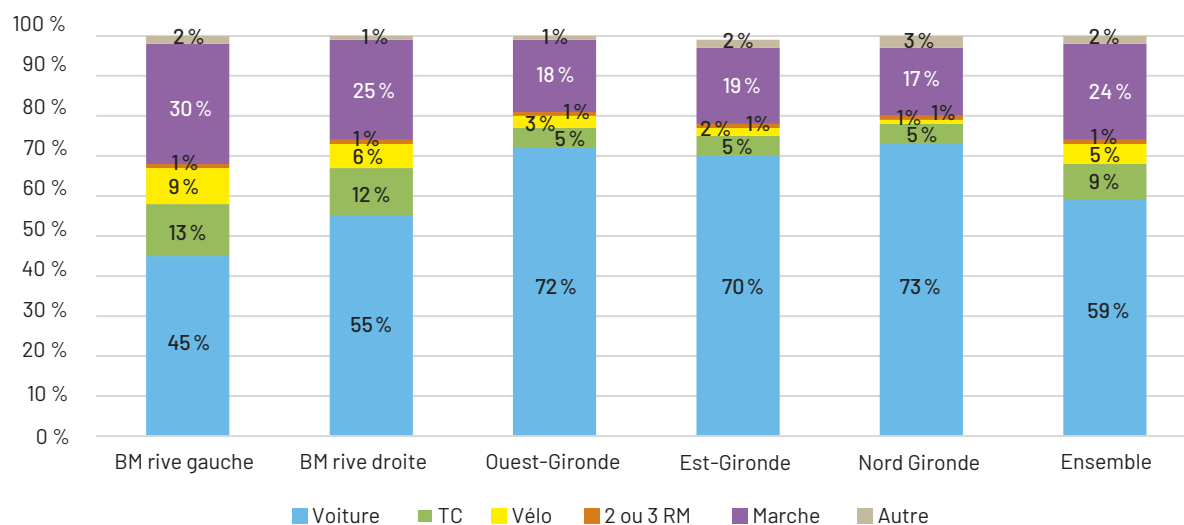
### Taux de possession du permis de conduire selon l'occupation



## Une utilisation majeure, mais en baisse de la voiture par les Girondins, au profit d'autres modes de déplacement

En Gironde, 3 déplacements sur 5 (59 %) sont réalisés en voiture, contre 24 % à pied, 9 % en transports en commun et 5 % à vélo. La voiture prend donc une place majeure dans la mobilité de la population girondine. Elle est la plus utilisée dans le Nord-Gironde avec 73 % de la part modale, et la moins utilisée sur la rive gauche de la métropole (45 %).

### Parts modales selon la zone de résidence



La place de la voiture dans les déplacements a néanmoins diminué de 9 points depuis 2009. La diminution la plus forte est observée sur la rive gauche de la métropole, avec une diminution de 14 points. Cette baisse contraste avec l'augmentation des parts modales de quasiment tous les autres modes de déplacement sur cette période. Par exemple, la part modale de la marche a augmenté de quatre points, et celle du vélo de deux points.

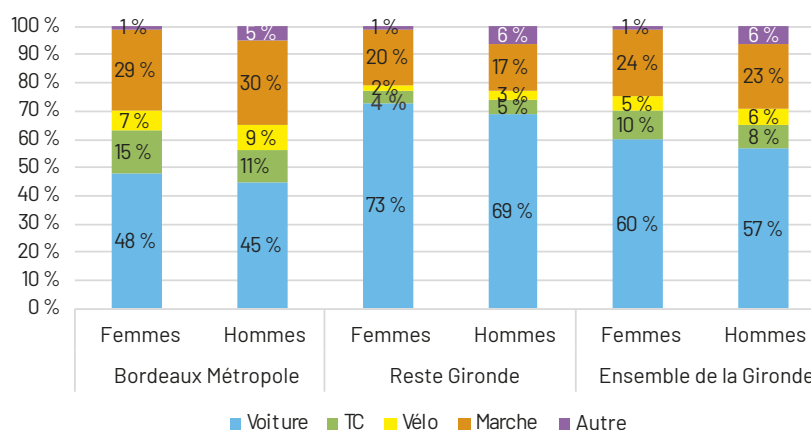
### Évolution des parts modales entre 2009 et 2021

	BM rive gauche	BM rive droite	Ouest-Gironde	Est-Gironde	Nord-Gironde	Ensemble de la Gironde
<b>Voiture</b>	<b>- 14 pts</b>	<b>- 7 pts</b>	<b>- 3 pts</b>	<b>- 5 pts</b>	<b>- 6 pts</b>	<b>- 9 pts</b>
TC	+ 3 pts	- 1 pt	+ 1 pt	+ 1 pt	+ 2 pts	+ 2 pts
Vélo	+ 5 pts	+ 4 pts	- 1 pt	+ 1 pt	0 pt	+ 2 pts
Marche	+ 6 pts	+ 4 pts	+ 3 pts	+ 2 pts	+ 2 pts	+ 4 pts
Autre*	0 pt	0 pt	0 pt	+ 1 pt	+ 2 pts	0 pt

\* 2 roues motorisés, tracteurs, taxi, bateau, avion, etc.

Il y a peu de différences entre hommes et femmes concernant la part modale de la voiture. Ainsi, elle représente **57 % des déplacements des hommes et 60 % de ceux des femmes.**

### Parts modales selon le genre



L'utilisation de la voiture varie surtout selon l'âge. Dans la métropole bordelaise, la marche et les transports en commun sont des modes de déplacement largement utilisés avant l'âge de 24 ans, bien que la voiture ait une part modale significative notamment chez les 5-17 ans (35 %)<sup>1</sup>. Puis, à partir de 25 ans, la part modale de la voiture monte à 47 % chez les 25-34 ans et jusqu'à 54 % chez les 35-49 ans. Cette part diminue ensuite sensiblement. Dans le reste du département, même si la part modale de la voiture est plus forte que dans la métropole, les mêmes tendances se distinguent avec un pic à 80 % chez les 25-34 ans.

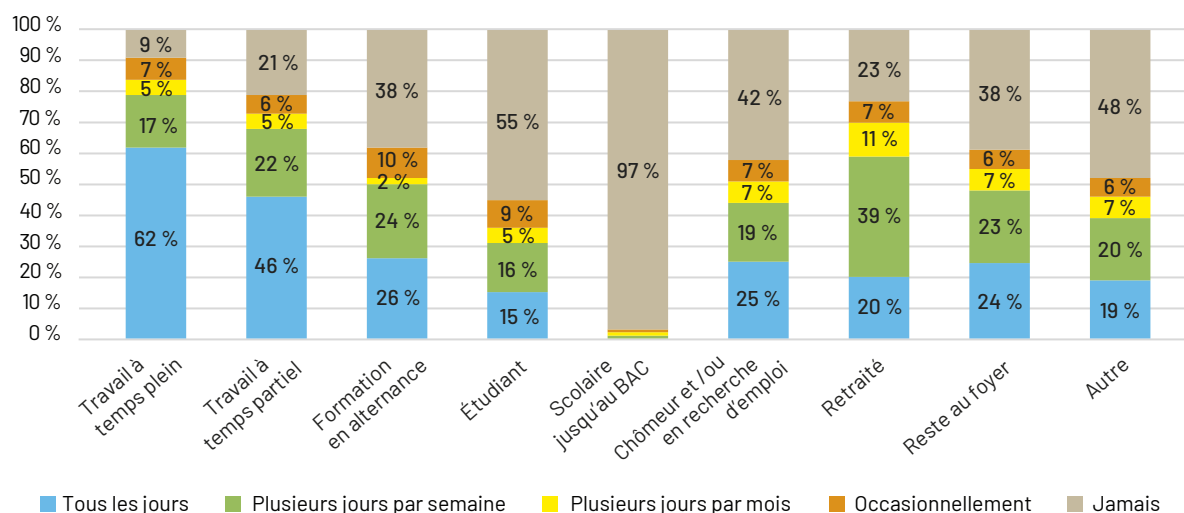
1. La part modale de la voiture est composée aussi bien des déplacements en tant que conducteur qu'en tant que passager, les personnes mineures sont donc concernées.

La catégorie socio-professionnelle (CSP) influence également l'usage : les agriculteurs utilisent le plus la voiture (73 % de la part modale), et les chômeurs n'ayant jamais travaillé l'utilisent le moins (30 %). Ainsi, au-delà de la CSP, ce sont surtout **les personnes qui travaillent qui utilisent largement la voiture**. La part modale de la voiture atteint 67 % et 68 % pour les personnes travaillant à temps partiel et à plein temps.

### Parts modales selon la CSP en proportion et en chiffres stock - Ensemble de la Gironde



### Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur selon l'occupation

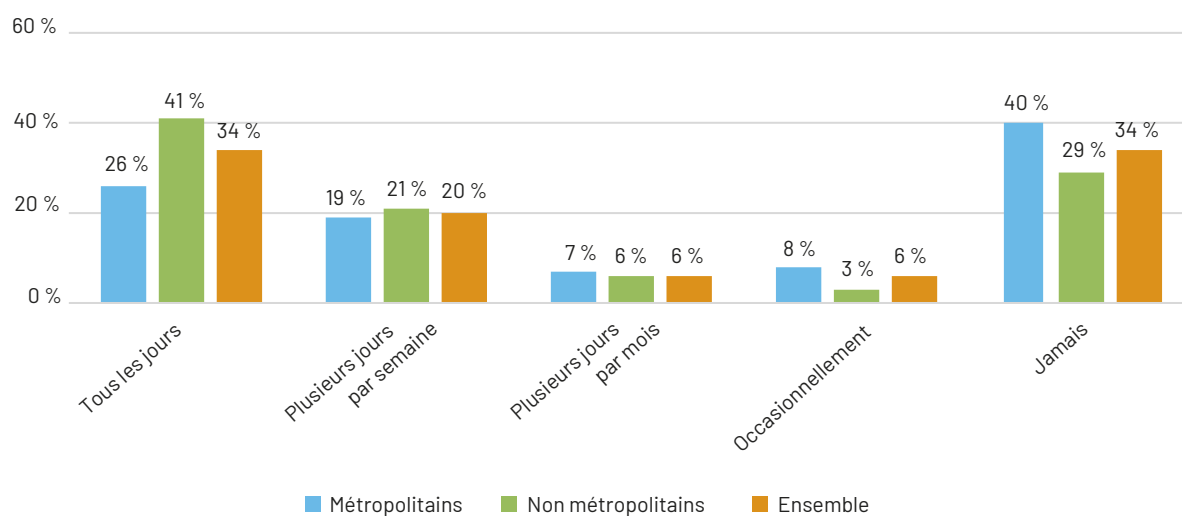


## Les utilisateurs de la voiture en tant que conducteur

L'étude mobilité Gironde 2021 distingue les déplacements de personnes en tant que conducteur et en tant que passager de voitures.

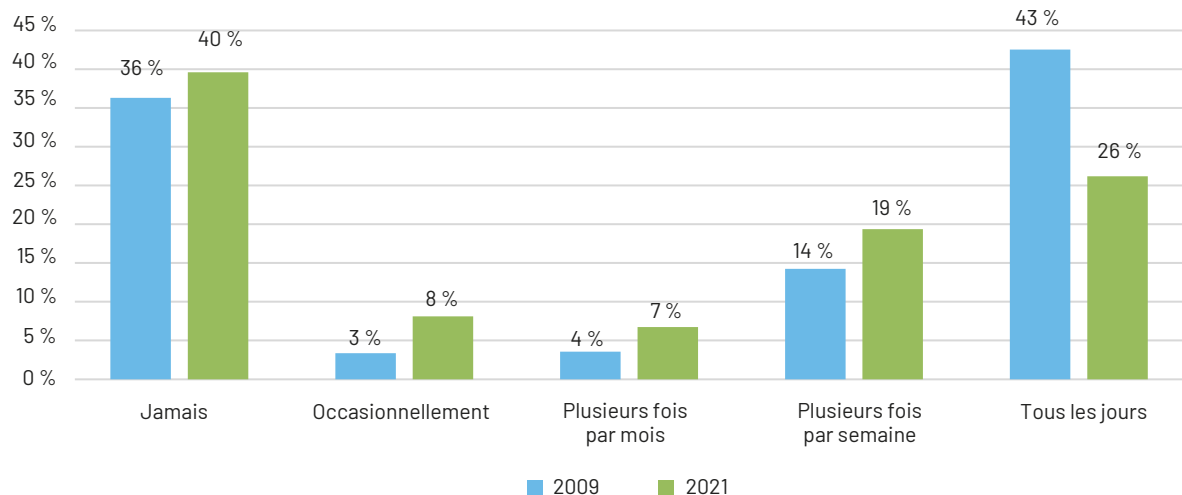
**La part modale de la voiture en tant que conducteur est de 47 %** en Gironde (37 % dans la métropole, 57 % hors de la métropole). Ainsi, 45 % des habitants de la métropole et 62 % de ceux du reste de la Gironde utilisent la voiture en tant que conducteur au moins une fois par semaine. Cependant, 34 % des Girondins ne conduisent jamais (40 % des métropolitains et 29 % des non métropolitains).

### Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur



Entre 2009 et 2021, cette fréquence d'utilisation de la voiture conducteur a évolué : son utilisation quotidienne à Bordeaux Métropole<sup>1</sup> est passée de 43 % à 26 % en 12 ans, soit une baisse spectaculaire de 17 points. **De plus en plus de personnes n'utilisent donc jamais ou très occasionnellement la voiture.**

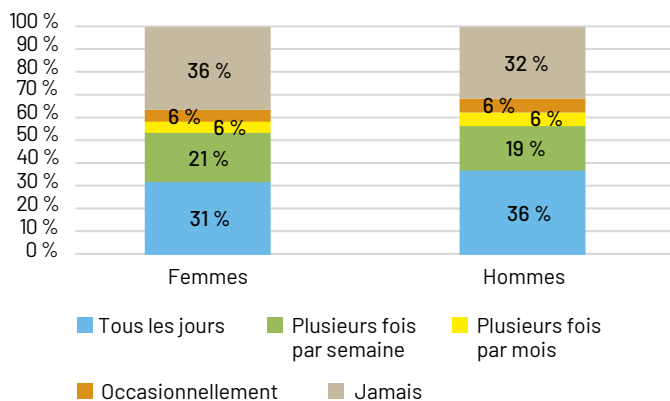
### Évolution de la fréquence d'utilisation de la voiture conducteur entre 2009 et 2021 à Bordeaux Métropole



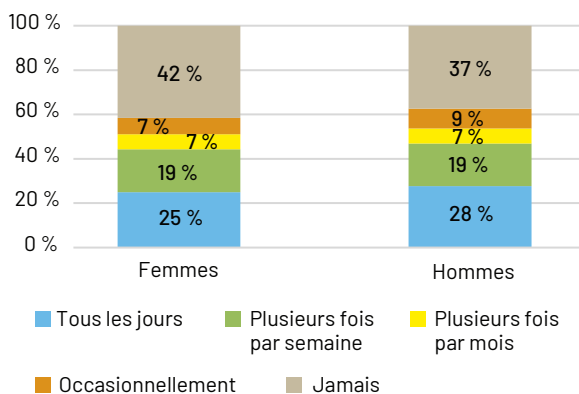
1. Il est impossible de connaître l'évolution de la fréquence d'utilisation de la voiture conducteur dans le reste du département, en raison de différences méthodologiques entre l'enquête EMC2 de 2021 et l'enquête Mobilité et Déplacements de 2009.

Les hommes sont légèrement plus nombreux que les femmes à utiliser la voiture au moins une fois par semaine en tant que conducteur, avec 55 % contre 53 %. À l'inverse, 36 % des femmes n'utilisent jamais la voiture en tant que conducteur, contre 32 % des hommes. **La conduite de la voiture reste donc relativement équilibrée, bien que légèrement plus masculine.**

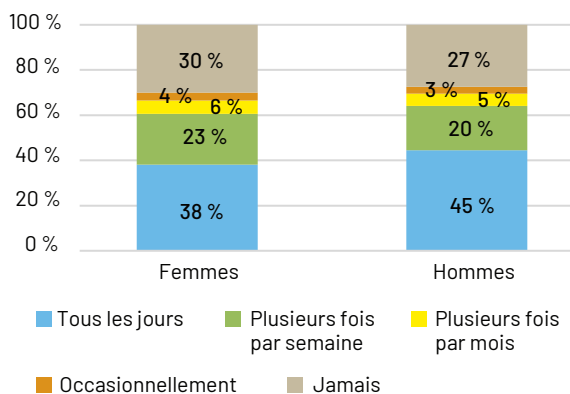
### Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur selon le genre - Gironde



### Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur selon le genre - Métropole

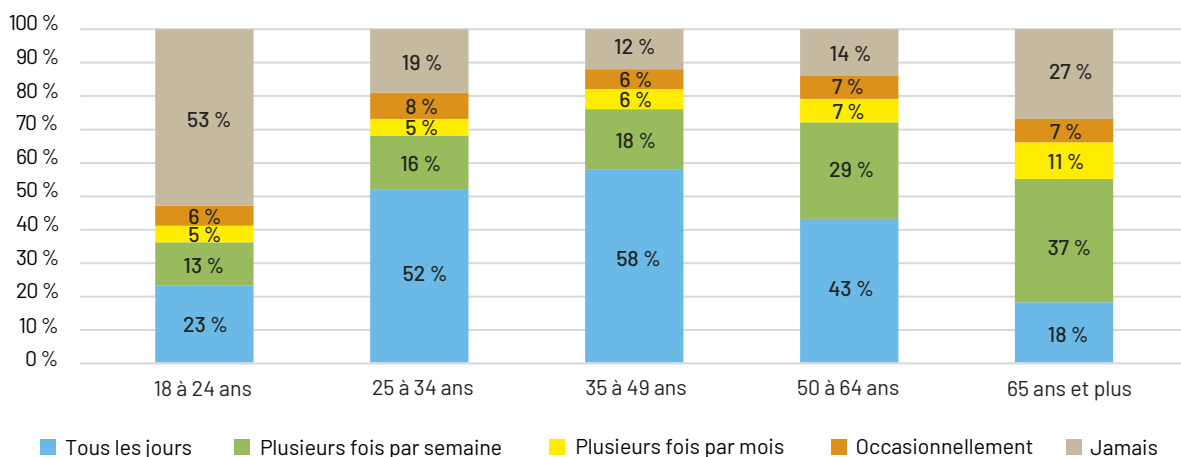


### Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur selon le genre - Reste Gironde



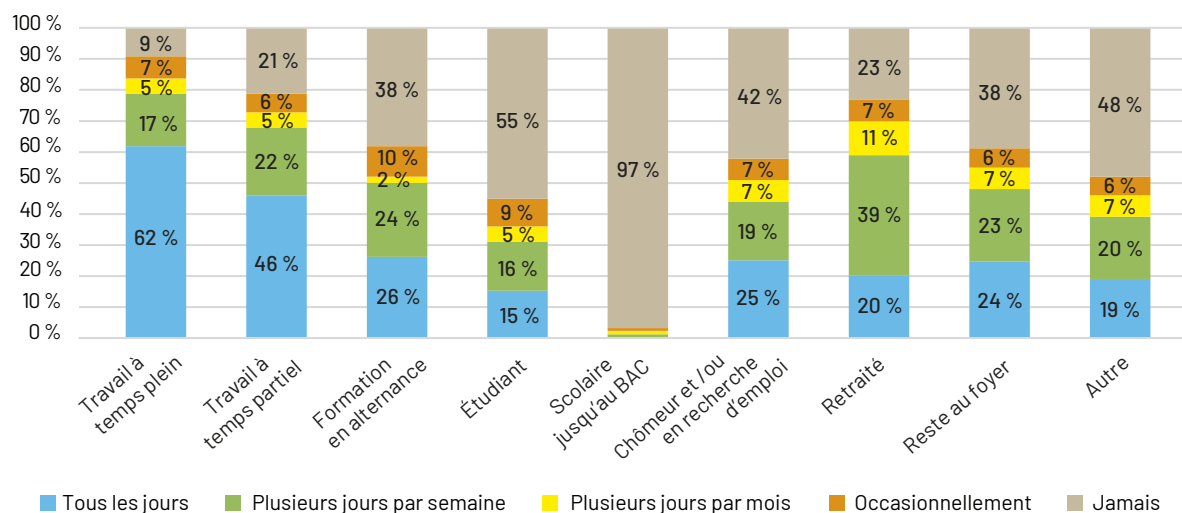
**La tranche des 35-49 ans est celle qui utilise le plus souvent la voiture en tant que conducteur : 76 % d'entre eux conduisent plusieurs fois par semaine.** Ce sont les moins de 25 ans qui conduisent le moins souvent, avec seulement 36 % plusieurs fois par semaine. Cette fréquence de conduite est de 68 % chez les 25-34 ans, 72 % chez les 50-64 ans et 55 % chez les plus de 65 ans. Les 18-24 ans représentent une grande partie de la population qui ne conduit jamais, avec 53 % de non-conducteurs.

### Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur selon l'âge



En termes d'occupation, **les personnes qui travaillent utilisent le plus régulièrement la voiture en tant que conducteur** : 79 % des personnes qui travaillent à temps plein et 68 % des personnes à temps partiel déclarent utiliser la voiture tous les jours ou plusieurs jours par semaine. En parallèle, 31 % des étudiants, 44 % des chômeurs et 59 % des retraités conduisent au moins une fois par semaine.

### Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur selon l'occupation

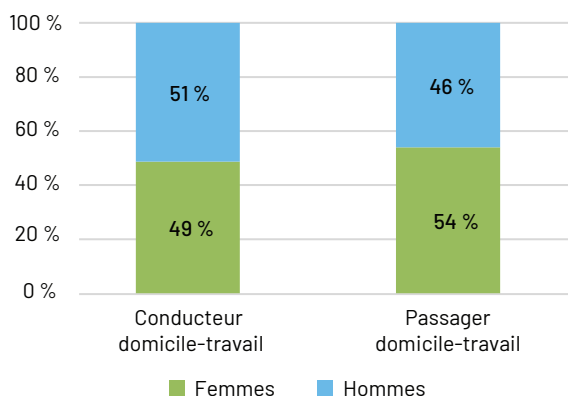


## Les femmes davantage passagères que les hommes

L'utilisation de la voiture en tant que passager est quant à elle légèrement plus forte chez les femmes : elle représente 13 % de la part modale contre 10 % chez les hommes. Cela est légèrement plus marqué hors de la métropole, avec 16 % de la part modale des femmes et 12 % de celle des hommes. Il y a donc un écart de 4 points entre les genres hors de la métropole, et 3 points dans la métropole.

Si l'on regarde uniquement les trajets entre le domicile et le travail, les femmes ont également davantage tendance à être passagères : parmi les passagers, 54 % sont des femmes et 46 % sont des hommes.

### Répartition du genre selon le rôle dans la voiture pour les trajets domicile-travail



## Un nombre de non-utilisateurs de la voiture faible, mais en augmentation

En Gironde, **5 % de la population n'utilise jamais la voiture**, que ce soit en tant que conducteur ou passager. Les personnes résidant sur la rive gauche de la métropole sont les plus représentées, avec 11 % de la population. Au contraire, seul 1 % de la population de l'Est-Gironde ne l'utilise jamais. Ainsi, la voiture reste un mode de déplacement largement utilisé. Pour autant, au vu des dynamiques actuelles, cette part est amenée à progresser dans les prochaines années.

### Part des personnes n'utilisant jamais la voiture :

BM rive gauche : 11 %.

BM rive droite : 4 %.

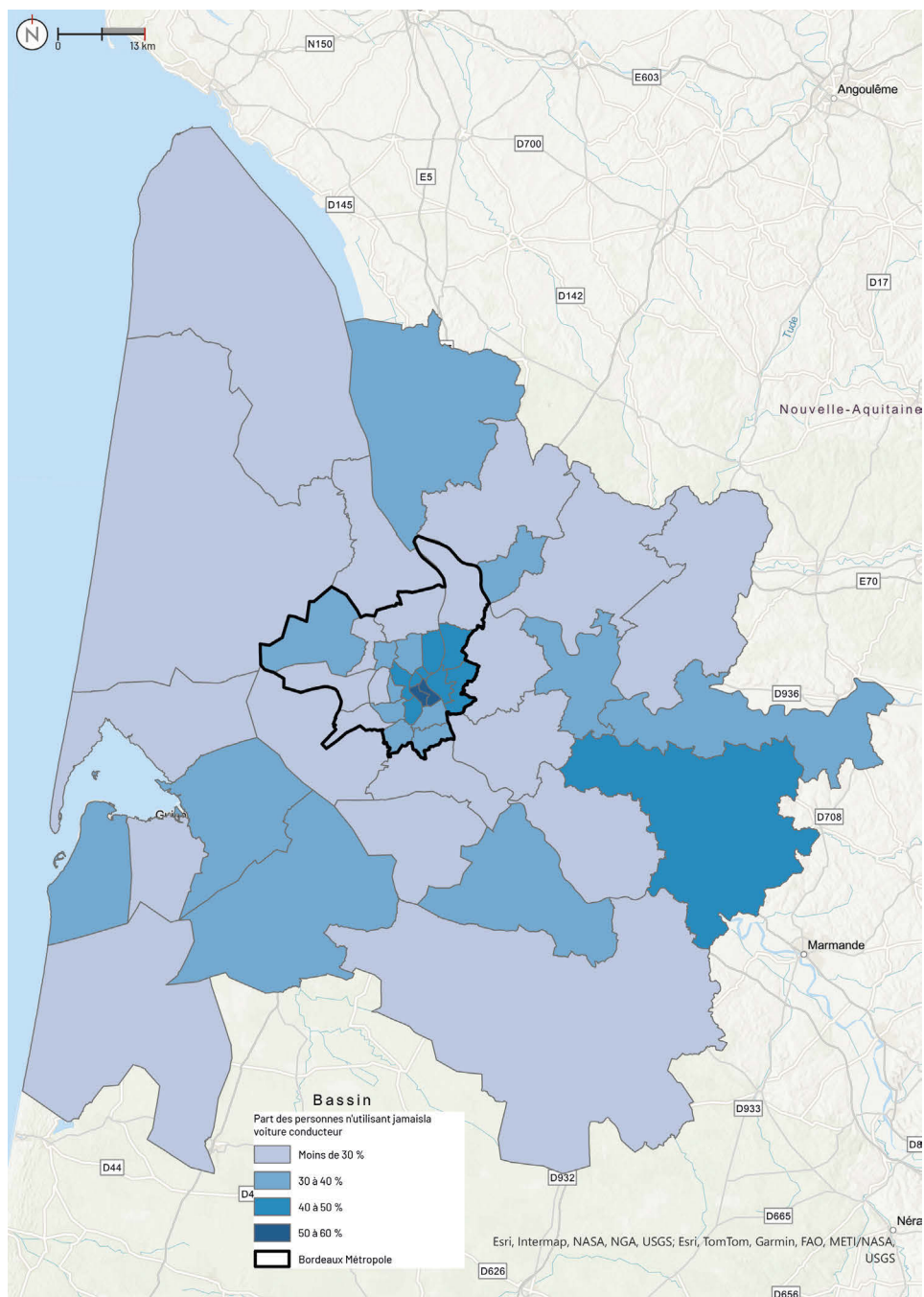
Ouest-Gironde : 2 %.

Est-Gironde : 1 %.

Nord-Gironde : 3 %

Ensemble : 5 %.

Part des personnes n'utilisant jamais la voiture (conducteur et passager)

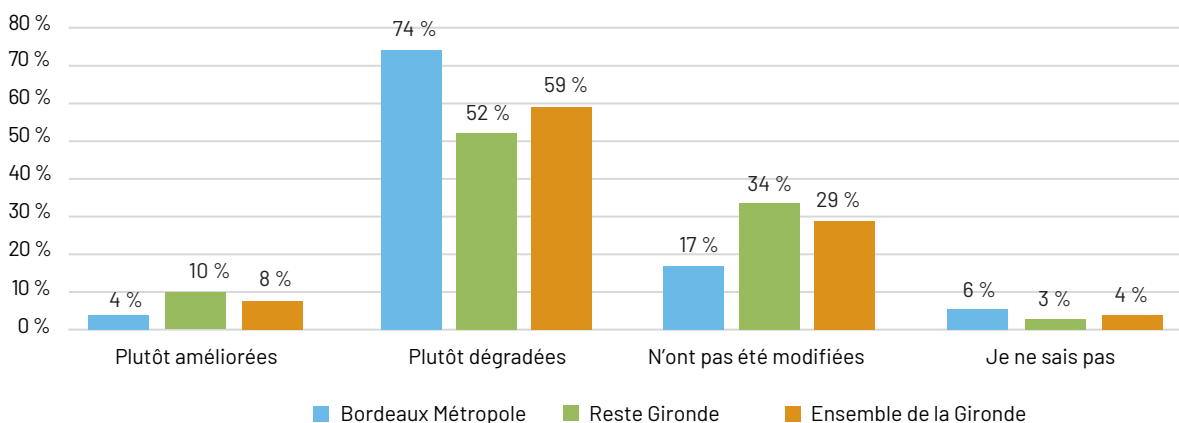


# PARTIE 3 Les déplacements en voiture en Gironde

L'étude mobilité Gironde 2021 montre que 59 % des Girondins pensent que les conditions de déplacements en voiture se sont plutôt dégradées ces dernières années, et cette perception est encore plus sévère chez les métropolitains. À l'opposé, seuls 8 % estiment que la situation s'est améliorée. Au-delà de ces ressentis, une question s'impose : à quoi sert la voiture aujourd'hui pour les Girondins, et comment l'utilisent-ils ?

## Évolution des conditions de déplacements en voiture ces 5 dernières années

Personnes utilisant la voiture au moins une fois par an



## Une mobilité individuelle en baisse

En Gironde, 5,23 millions de déplacements sont réalisés chaque jour (dont 3,6 millions en voiture), soit 3,5 déplacements par jour par personne chez les métropolitains et 3,4 chez les non métropolitains. Si le nombre total de déplacements a augmenté de 2,3 % par rapport à 2009, la mobilité individuelle a baissé : elle était de 3,9 déplacements par jour par personne en 2009. Ce contraste s'explique par la croissance démographique : bien que chaque individu effectue moins de déplacements, l'augmentation de la population entraîne naturellement une hausse de nombre total de déplacements.

La mobilité automobile est celle qui a le plus fléchi entre 2009 et 2021, avec une diminution du nombre de déplacements par jour et par personne de 28 % dans la métropole et de 22 % hors de la métropole. Sur les 3,4 déplacements individuels quotidiens des Girondins, 2,03 sont faits en voiture.

## Nombre de déplacements par jour et par personne selon le mode et la zone de résidence

	Bordeaux Métropole			Reste Gironde			Ensemble de la Gironde
	2009	2021	Évolution 2009-2021	2009	2021	Évolution 2009-2021	2021
<b>Voiture</b>	<b>2,26</b>	<b>1,63</b>	<b>- 28 %</b>	<b>3,08</b>	<b>2,40</b>	<b>- 22 %</b>	<b>2,03</b>
TC	0,40	0,46	+ 14 %	0,15	0,17	+ 12 %	0,31
Vélo	0,15	0,29	+ 98 %	0,05	0,08	+ 49 %	0,18
2 ou 3 RM	0,06	0,04	- 34 %	0,05	0,04	- 20 %	0,04
Marche	0,93	1,04	+ 12 %	0,56	0,62	+ 10 %	0,82
Autre	0,06	0,06	- 2 %	0,06	0,07	+ 8 %	0,06
<b>Total</b>	<b>3,87</b>	<b>3,52</b>	<b>- 9 %</b>	<b>4,02</b>	<b>3,38</b>	<b>- 16 %</b>	<b>3,4</b>

Ces caractéristiques de la mobilité girondine varient selon des facteurs sociaux. D'abord, **la tranche d'âge des 35-49 ans est celle qui fait le plus de déplacements en voiture dans la journée**. À l'inverse, les 18-24 ans effectuent seulement 1,1 déplacement en voiture sur leurs 3,2 déplacements quotidiens. Parallèlement, ce sont avant tout les personnes travaillant qui font le plus de déplacements en voiture, et les étudiants qui en effectuent le moins.

### Nombre de déplacements par jour et par personne selon l'âge - Ensemble de la Gironde

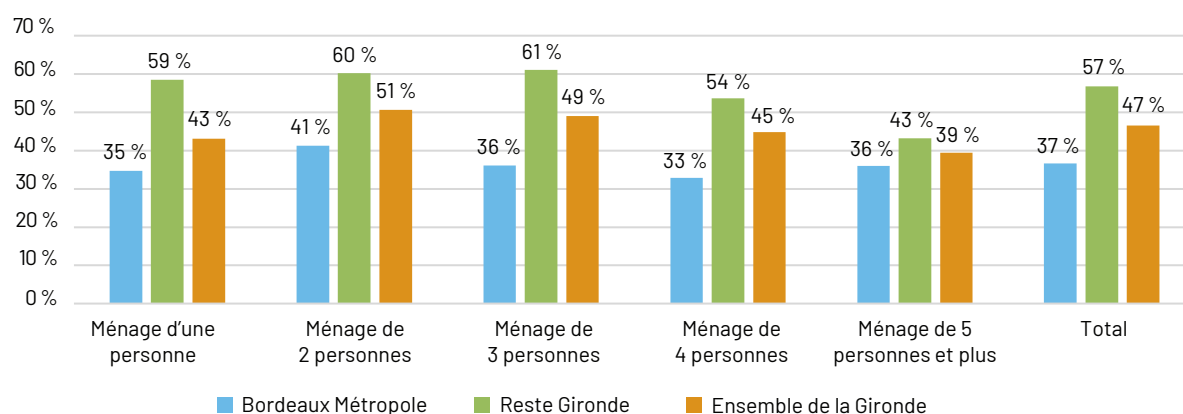
	5 à 17 ans (244 084 individus, soit 16 % de la population)	18 à 24 ans (144 976 individus, soit 10 % de la population)	25 à 34 ans (176 644 individus, soit 12 % de la population)	35 à 49 ans (335 894 individus, soit 23 % de la population)	50 à 64 ans (294 922 individus, soit 20 % de la population)	65 ans et plus (292 647 individus, soit 20% de la population)	Total (1 489 167 individus)
<b>Voiture</b>	<b>1,4</b>	<b>1,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2,9</b>	<b>2,2</b>	<b>1,6</b>	<b>2,0</b>
TC	0,6	1,0	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3
Vélo	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2
Marche	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8
Autre	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1
<b>Total</b>	<b>3,1</b>	<b>3,2</b>	<b>3,7</b>	<b>4,3</b>	<b>3,5</b>	<b>2,7</b>	<b>3,4</b>

### Nombre de déplacements par jour et par personne selon l'occupation

	Travail à temps plein (552 850 indivi- dus, soit 37 % de la population)	Travail à temps partiel (74 515 individus, soit 5 % de la population)	Formation en alternance (16 988 individus, soit 1 % de la population)	Étudiant (75 947 individus, soit 5 % de la population)	Scolaire jusqu'au BAC (247 710 individus, soit 17 % de la population)	Chômeur/ recherche un emploi (96 280 individus, soit 6 % de la population)	Retraité (352 318 indi- vidus, soit 24% de la population)	Reste au foyer (44 258 individus, soit 3% de la population)	Autre (28 300 individus, soit 2% de la population)	Total (1 489 167 individus)
<b>Voiture</b>	<b>2,7</b>	<b>3,0</b>	<b>1,8</b>	<b>0,8</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>1,7</b>	<b>1,9</b>	<b>1,3</b>	<b>2,0</b>
TC	0,2	0,3	0,9	1,3	0,6	0,3	0,1	0,2	0,3	0,3
Vélo	0,2	0,3	0,1	0,3	0,2	0,2	0,1	0,0	0,1	0,2
Marche	0,7	0,8	0,7	0,9	0,8	1,4	0,9	1,1	1,1	0,8
Autre	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
<b>Total</b>	<b>3,9</b>	<b>4,5</b>	<b>3,8</b>	<b>3,4</b>	<b>3,1</b>	<b>3,4</b>	<b>2,8</b>	<b>3,3</b>	<b>2,9</b>	<b>3,4</b>

Le nombre de déplacements dépend aussi de la **taille des ménages**. Les personnes faisant partie d'un ménage de 2 et 3 personnes effectuent la moitié de leurs déplacements quotidiens en voiture conducteur, contre 43 % pour les ménages d'une personne, 45 % pour ceux de 4 personnes, et 39 % de ceux des ménages de 5 personnes et plus. Quelle que soit la taille des ménages, les non-métropolitains utilisent le plus la voiture conducteur : ils l'utilisent pour 57 % de leurs déplacements, contre 37 % chez les métropolitains.

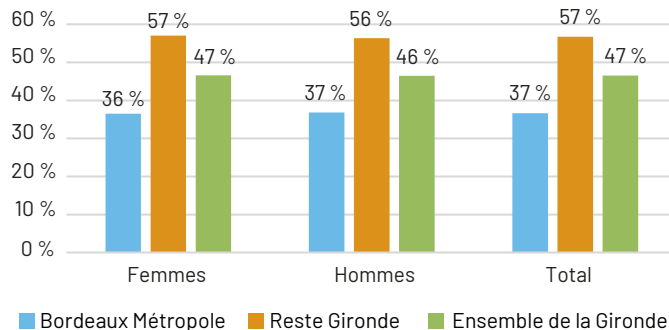
### Part des déplacements quotidiens effectués en voiture conducteur selon la taille du ménage



**Au contraire, le nombre de déplacements réalisés en voiture n'est pas influencé par le genre.**

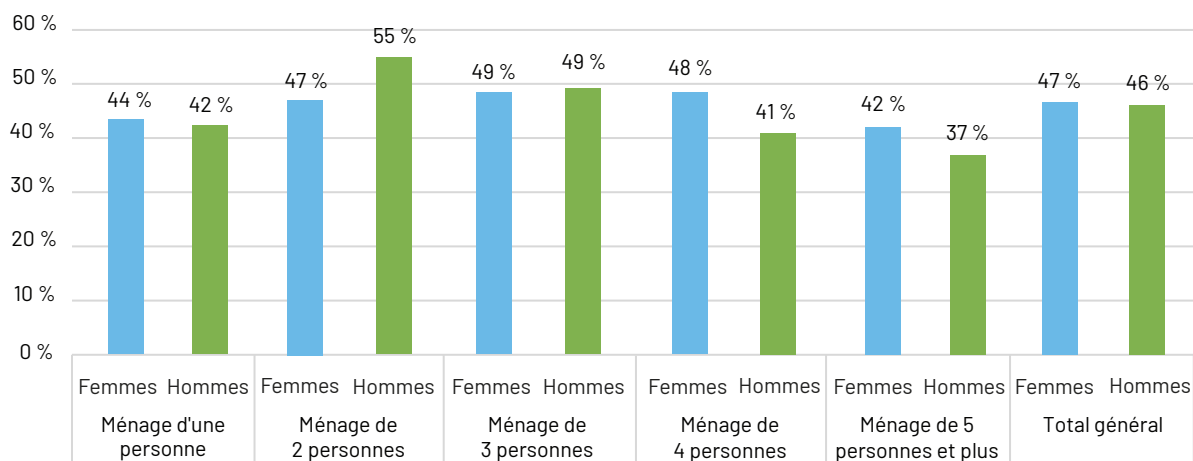
En effet, la part des déplacements quotidiens réalisés en voiture conducteur est très similaire pour les hommes et les femmes : 47 % du total des déplacements quotidiens effectués par les femmes sont réalisés en voiture, contre 46 % de ceux des hommes. Les différences sont par contre marquées entre personnes du même genre métropolitaines et non-métropolitaines. Par exemple, 36 % des déplacements de femmes métropolitaines sont faits en voiture, contre 57 % des femmes non-métropolitaines. Les hommes n'utilisent donc pas davantage la voiture que les femmes en Gironde.

**Part des déplacements quotidiens réalisés en voiture conducteur selon le genre**



En corrélant le genre avec la taille du ménage, de légères différences apparaissent cependant. En effet, dans un ménage d'une personne, les femmes effectuent en moyenne davantage de déplacements en voiture conducteur que les hommes (44 % contre 42 %). En revanche, chez les ménages de deux personnes, la part des déplacements effectués en voiture conducteur est plus forte chez les hommes. Elle est égale entre hommes et femmes chez les ménages de 3 personnes, et plus forte pour les femmes chez les ménages de 4 personnes et 5 personnes et plus. La plus forte utilisation de la voiture conducteur par les femmes pour les grands ménages pourrait peut-être s'expliquer par le fait que les femmes se déplacent davantage que les hommes pour accompagner les enfants ou faire des achats (voir chapitre sur les motifs de déplacement, page 32).

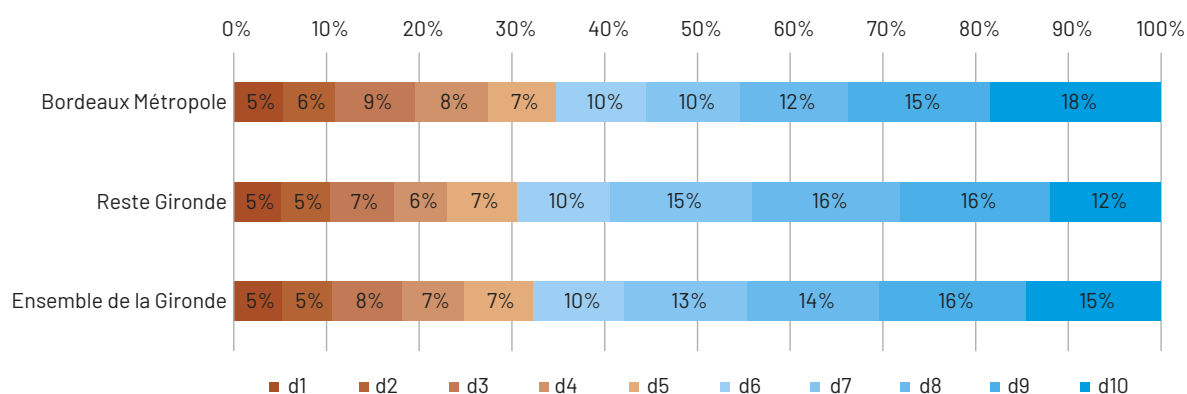
**Part des déplacements quotidiens réalisés en voiture conducteur selon le genre et la taille du ménage Ensemble de la Gironde**



Le nombre de déplacements dépend également des revenus. Ainsi, une part majeure des déplacements faits en voiture sont faits par des personnes aux revenus élevés.

En moyenne, **la moitié la plus riche des ménages girondins réalise 68 % de l'ensemble des déplacements en voiture** : cela représente 65 % des déplacements automobiles réalisés par les métropolitains, et 69 % par les non métropolitains. En comparant les extrêmes, les déplacements des 10 % les plus pauvres représentent 5 % du total des déplacements, alors que ceux des 10 % les plus riches représentent 15 % : la tranche la plus riche de la population girondine effectue donc trois fois plus de déplacements en voiture que la tranche la plus pauvre.

### Répartition des déplacements selon les revenus des ménages



## Des distances moyennes contrastées selon les territoires et globalement assez courtes...

En Gironde, la distance moyenne d'un déplacement en voiture est de 12 kilomètres. Selon le lieu de résidence de la personne effectuant le déplacement, cette distance peut varier du simple au double : elle est de 8,7 km pour les habitants de la rive droite de la métropole, et de 15,7 km pour ceux de Nord-Gironde. Si l'on analyse uniquement les déplacements internes à la Gironde, la distance des déplacements est légèrement plus basse, la moyenne étant de 10 km. Ainsi, une grande partie des déplacements effectués en voiture par les Girondins sont plutôt courts.

### Distance moyenne d'un déplacement en voiture (en kilomètres) selon la zone de résidence

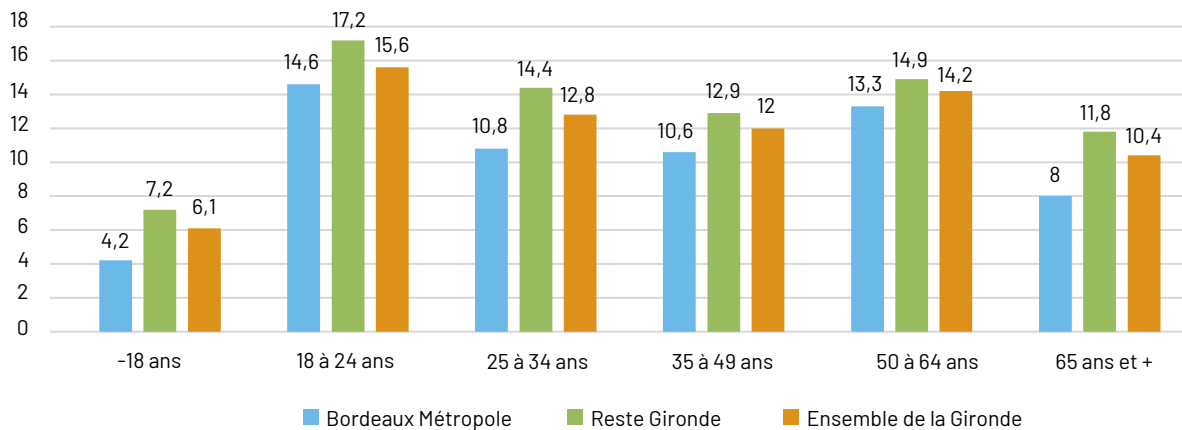
	BM rive gauche	BM rive droite	Ouest-Gironde	Est-Gironde	Nord-Gironde	Landes - Grands Lacs	Zone d'enquête
Voiture	10,9	8,7	12,5	12,4	15,7	15,5	12

### Distance moyenne d'un déplacement en voiture (en kilomètres) – Déplacements internes à la Gironde

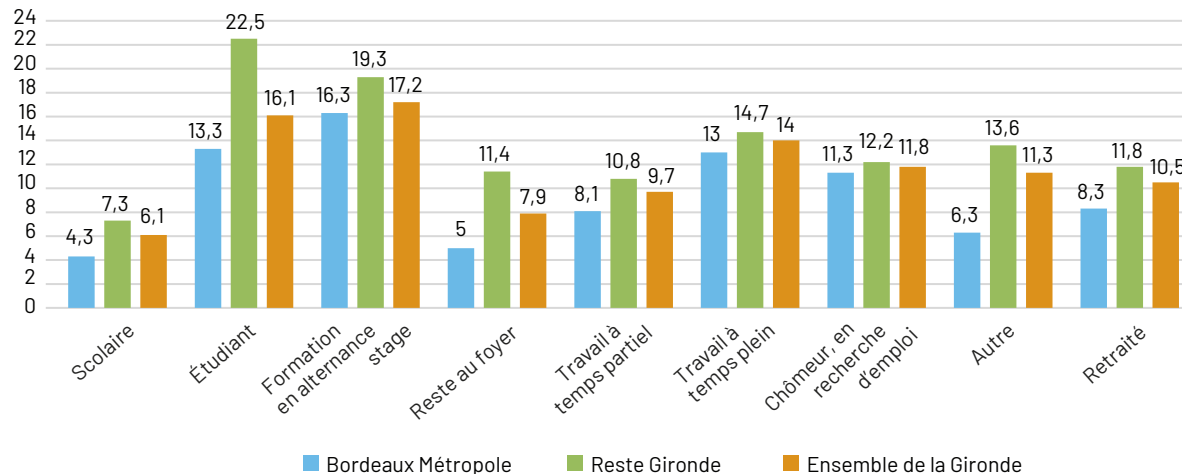
	BM rive gauche	BM rive droite	Ouest-Gironde	Est-Gironde	Nord-Gironde	Landes - Grands Lacs	Zone d'enquête
Voiture	8,2	7,5	11,5	10,6	13,9	10,7	10

La distance parcourue en voiture diffère selon l'âge des personnes. Ce sont **les 18-24 ans qui parcourent les plus grandes distances**, avec une moyenne de 15,6 km par déplacement (14,6 pour les métropolitains, 17,2 pour les non-métropolitains). Les Girondins de moins de 18 ans se déplacent sur les plus petites distances, avec une moyenne de 6,1 km. Par conséquent, **les étudiants et les personnes en alternance effectuent les plus longues distances**.

### Distance moyenne (km) de déplacement en voiture selon l'âge



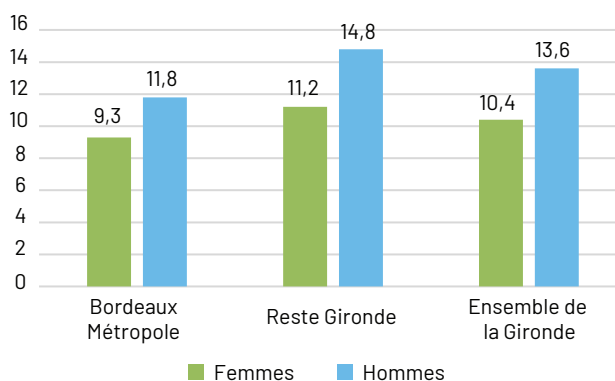
### Distance moyenne de déplacement en voiture selon l'occupation



Concernant l'influence du genre sur la distance des déplacements, **les hommes font des déplacements en voiture sur de plus longues distances que les femmes**, avec 3,2 kilomètres d'écart. Cela est encore plus marqué hors de la métropole, avec une différence de 3,6 kilomètres.

Enfin, les revenus n'ont pas d'influence sur les distances parcourues, les résultats de l'enquête n'ayant pas montré de tendance particulière.

Distance moyenne du déplacement selon le genre



Enfin, les revenus n'ont pas d'influence sur les distances parcourues, les résultats de l'enquête n'ayant pas montré de tendance particulière.

## ... Mais des durées moyennes de déplacement similaires quels que soient les territoires

**La durée moyenne d'un déplacement en voiture en Gironde est de 21 minutes.** Plus localement, elle est de 18 minutes pour les habitants de la rive droite de la métropole, 23 minutes pour ceux de la rive gauche et 19 minutes pour ceux de l'Est-Gironde. Ainsi, alors que les distances effectuées varient grandement selon les zones de résidence, les durées sont relativement similaires partout dans le département. Cela peut s'expliquer par une circulation plus dense et lente dans la métropole bordelaise, qui concentre un fort trafic, des limitations de vitesse et des aménagements engendrant des vitesses réduites. La durée des déplacements internes à la Gironde uniquement est légèrement plus faible, avec une moyenne de 19 minutes.

Par ailleurs, entre 2017 et 2021, la congestion routière dans l'aire urbaine de Bordeaux a augmenté et a généré un allongement des temps de parcours de 29 à 35 % selon les sens de circulation. (Source : La circulation entre Bordeaux et son agglomération, a'urba, novembre 2022).

### Durée moyenne d'un déplacement en voiture (en minutes) selon la zone de résidence

BM rive gauche	BM rive droite	Ouest-Gironde	Est-Gironde	Nord-Gironde	Zone d'enquête
23	18	19	19	21	21

### Durée moyenne d'un déplacement en voiture (en minutes) – Déplacements internes à la Gironde

BM rive gauche	BM rive droite	Ouest-Gironde	Est-Gironde	Nord-Gironde	Zone d'enquête
21	18	18	18	20	19

## Le choix systématique de la voiture pour les déplacements de plus d'un kilomètre

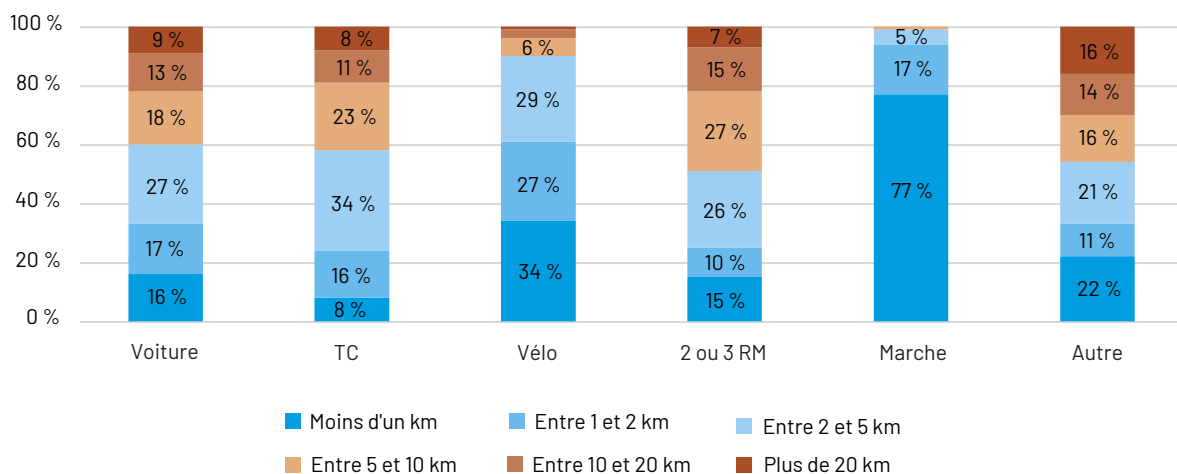
L'analyse de l'étude mobilité fait apparaître que l'utilisation de la voiture dépend peu de la distance du trajet à effectuer. En effet, la voiture est délaissée pour les trajets de moins d'un kilomètre uniquement : 31 % d'entre eux sont effectués en voiture, contre presque 59 % à pied. Puis, dès que la distance à parcourir dépasse 1 km, la voiture prend la main et devient le mode le plus utilisé (57 % de la part modale), et ce jusqu'aux trajets de 20 km (83 % de la part modale). Enfin, à partir de 20 km, la part modale de la voiture diminue très légèrement (82 %).

Cette hégémonie à partir d'un kilomètre est moins marquée chez les métropolitains, la voiture représentant 47 % de la part modale entre 1 et 2 km, et 74 % entre 10 et 20 km. Elle est cependant beaucoup plus importante hors de la métropole bordelaise, avec 69 % puis 87 % de la part modale.

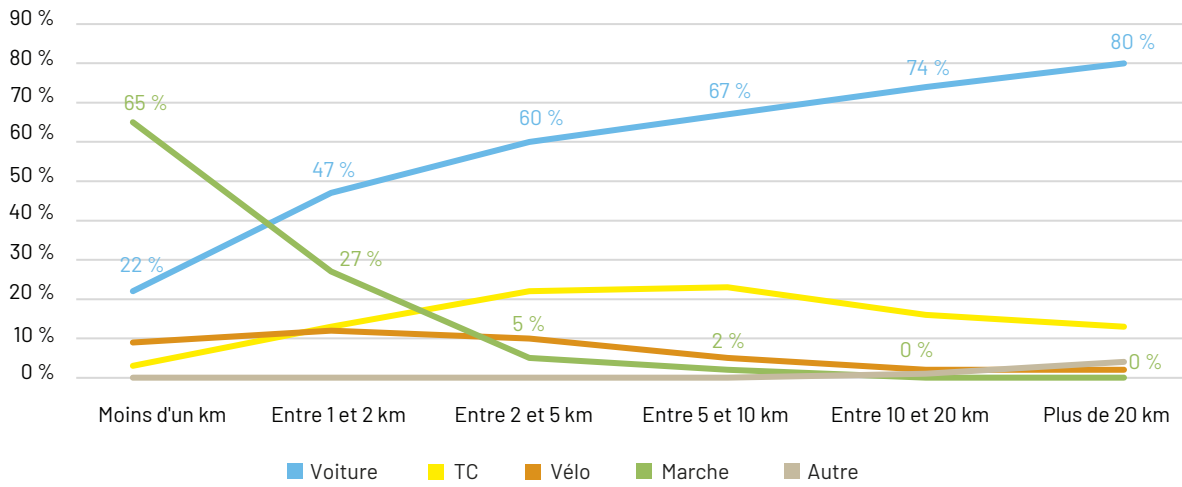
Ces résultats doivent cependant être analysés avec précaution. En effet, les déplacements courts en voiture peuvent s'inscrire dans une chaîne de déplacements plus longue. Par exemple, un automobiliste peut réaliser une chaîne de déplacements courts (domicile-école ; école-supermarché ; supermarché-lieu de travail ; etc.), et non chaque trajet de manière individuelle.

Ainsi, la voiture est utilisée de manière quasi systématique pour des trajets de toutes distances, au contraire des modes actifs comme la marche et le vélo principalement utilisés pour les trajets de moins d'un kilomètre (77 % et 34 %).

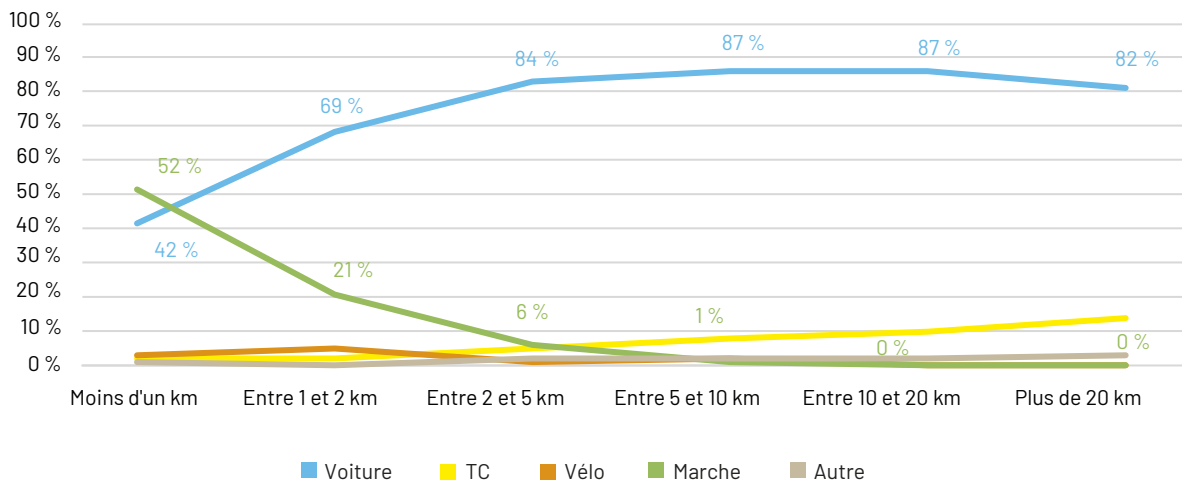
### Répartition des distances selon les modes - Ensemble de la Gironde



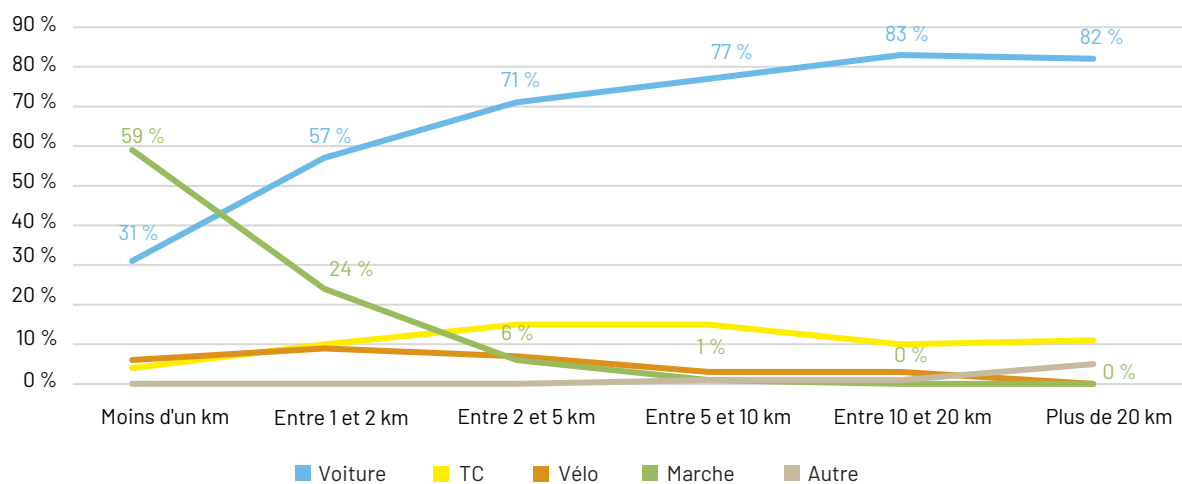
### Parts modales et classes de distance - Bordeaux Métropole



### Parts modales et classes de distance - Reste Gironde



### Parts modales par classe de distance - Ensemble de la Gironde



## Une intermodalité très faible de la voiture avec les autres modes de déplacement

L'intermodalité est la combinaison de plusieurs modes de déplacements pour effectuer un déplacement. **En Gironde, l'intermodalité est très marginale** (seuls **3 % des déplacements** réalisés par les Girondins sont intermodaux), en particulier l'intermodalité entre la voiture et les autres modes. Ainsi, sur les 5,23 millions de déplacements effectués chaque jour en Gironde, 3,6 millions sont des déplacements en voiture. Parmi eux, 56 700 sont des déplacements intermodaux entre la voiture et les transports en commun, soit seulement **1 %** des déplacements quotidiens. Les déplacements effectués en voiture sont en très grande majorité directs du départ à la destination, sans changement de mode de transport mécanisé (c'est-à-dire autre que la marche).

### Répartition des déplacements intermodaux selon les modes empruntés

Type d'intermodalité		Nombre de déplacements			% de déplacements		
		Bordeaux Métropole	Reste Gironde	Total général	Bordeaux Métropole	Reste Gironde	Total général
Intermodalité voiture - TC	Voiture - TC urbains (tram, bus urbain)	17 200	9 900	27 200	1 %	0 %	1 %
	Voiture - autres TC (train, car régional)	2 400	17 400	20 400	0 %	1 %	0 %
	Voiture, TC urbains et autres TC	1 400	6 900	9 100	0 %	0 %	0 %
Intermodalité TC	TC urbain - TC	4 800	17 100	22 700	0 %	1 %	0 %
	TC urbain - TC urbain	80 100	1 800	82 000	3 %	0 %	2 %
	TC - TC	200	900	1 100	0 %	0 %	0 %
Intermodalité TC - vélo	TC urbain - vélo	2 600	1 200	3 800	0 %	0 %	0 %
	TC - vélo	400	3 600	4 000	0 %	0 %	0 %

## Les motifs de déplacements en voiture : des révélateurs de disparités

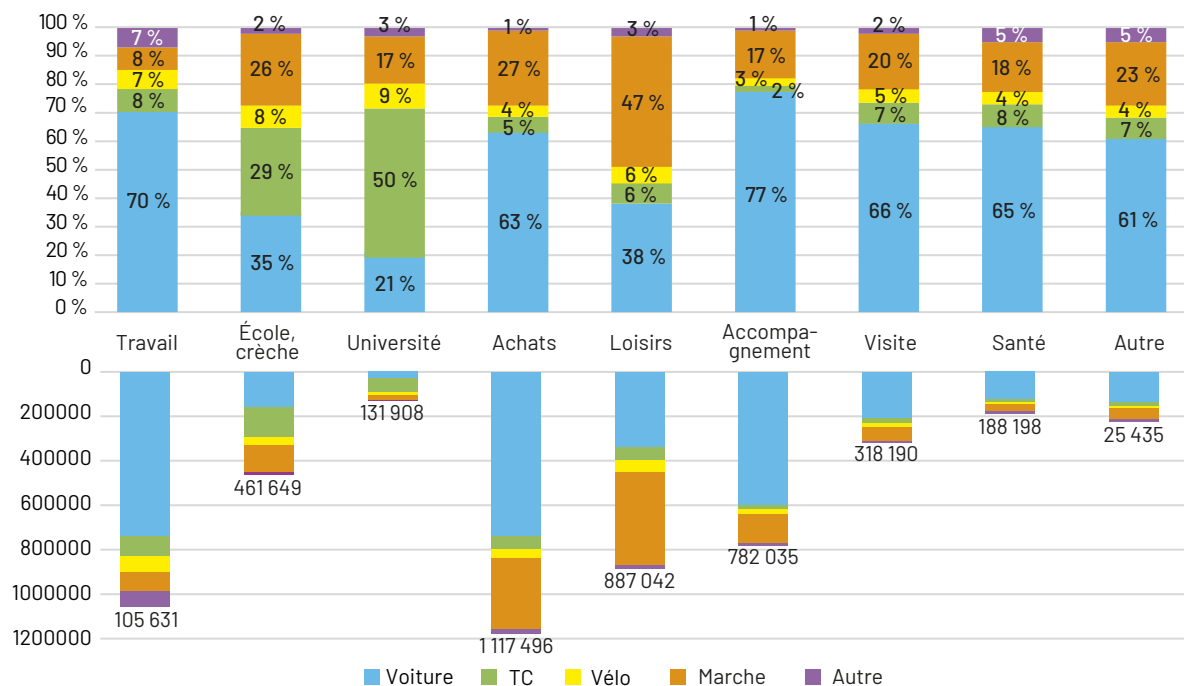
En valeur absolue, ce sont les motifs du travail, des achats et de l'accompagnement qui génèrent le plus de déplacements en voiture en Gironde. Ainsi, le motif du travail représente 453 500 déplacements automobiles (sur 1,8 million), alors que celui de l'université en représente 15 600 seulement. L'étude des parts modales de la voiture selon les motifs de déplacements doit donc prendre en compte ces différences.

Que ce soit pour les habitants de la métropole ou du reste du département, **le motif de déplacement pour lequel la voiture est la plus utilisée est celui de l'accompagnement**, c'est-à-dire l'accompagnement d'une autre personne dans l'objectif de l'emmener vers un lieu : école, loisirs, gare, etc. 77 % des déplacements pour accompagnement sont effectués en voiture (86 % hors de la métropole, 63 % dans la métropole). Puis, le poids des autres motifs n'est pas le même dans la métropole et ailleurs dans le département. Pour les personnes résidant dans la métropole bordelaise, les motifs pour lesquels la voiture est la plus utilisée après l'accompagnement sont le travail (58 % de la part modale) et les visites (54 %). Pour les non-métropolitains, il s'agit de la santé (86 %) puis du travail (81 %).

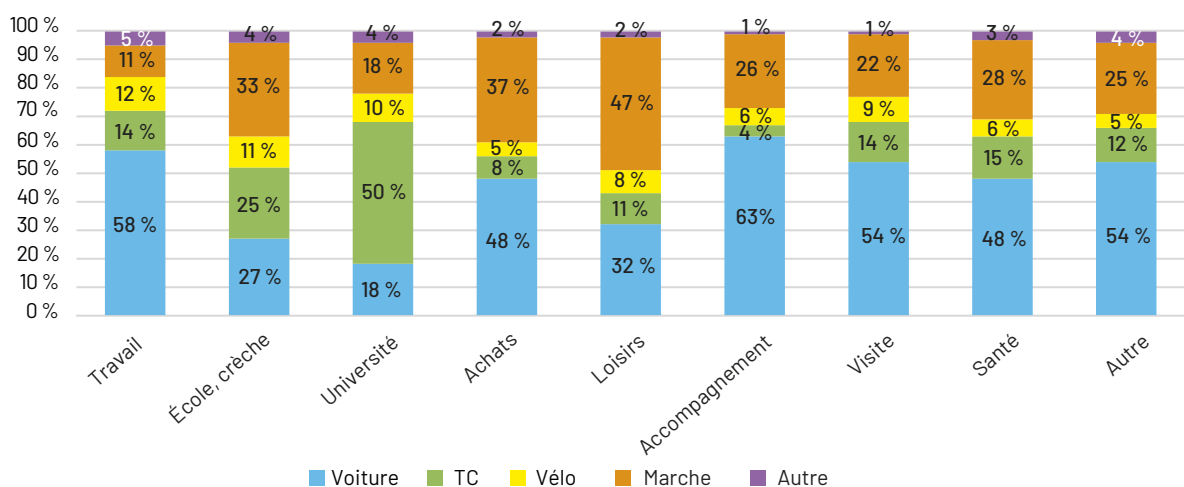
En parallèle, la voiture est moins utilisée pour les déplacements vers les lieux d'études : sa part modale est de 21 % pour les déplacements vers l'université (18 % dans la métropole, 34 % hors de la métropole) et de 35 % pour les déplacements vers l'école ou vers la crèche (27 % dans la métropole, 41 % hors de la métropole).

**À motif similaire, la voiture est toujours davantage utilisée par les non-métropolitains.** Par exemple, pour le motif des loisirs, 45 % des déplacements des métropolitains sont faits en voiture, contre 32 % de ceux des non-métropolitains.

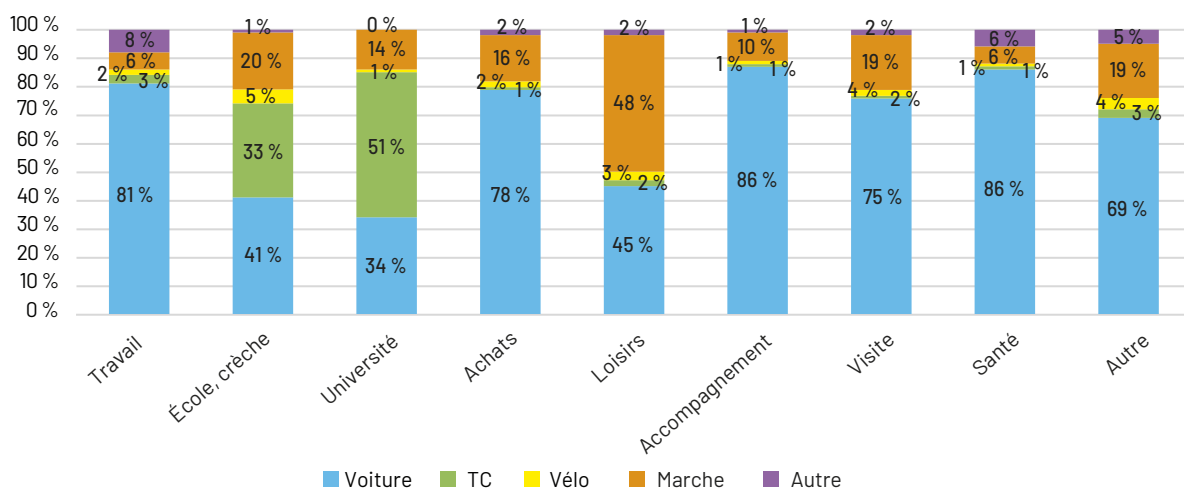
### Parts modales par motifs de déplacement (en parts et en valeurs absolues) - Ensemble de la Gironde



### Parts modales par motifs de déplacement - Bordeaux Métropole (métropolitains)



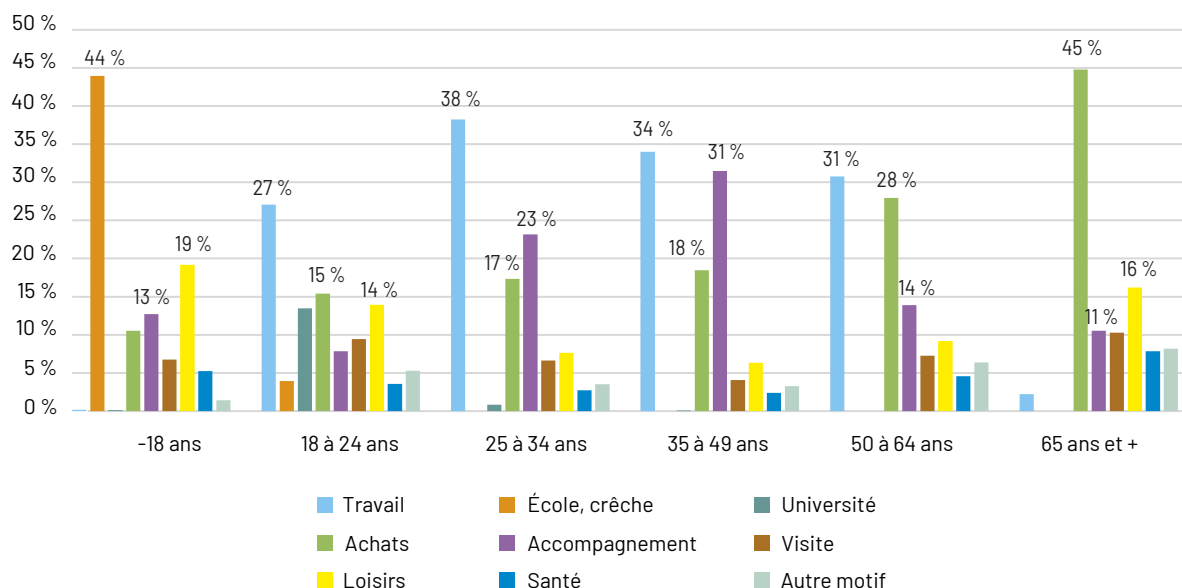
### Parts modales par motifs de déplacement - Reste Gironde (non métropolitains)



### Au-delà des particularités géographiques, les motifs de déplacements varient aussi selon le profil des personnes.

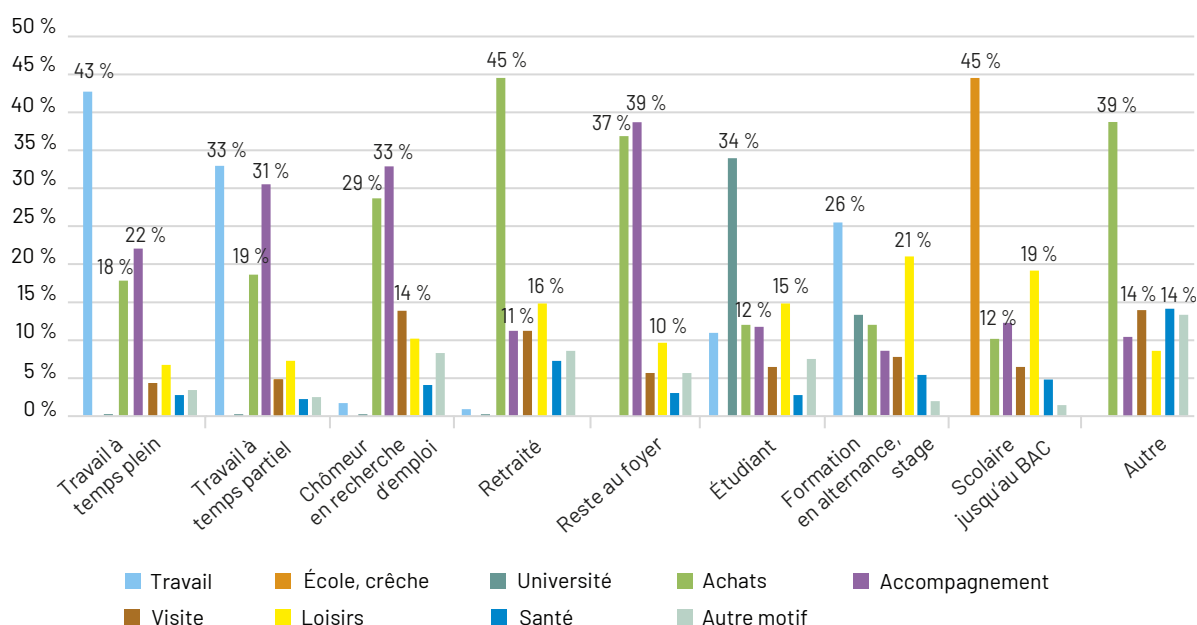
Selon les motifs de déplacements, l'âge entre en jeu. Ainsi, alors que les personnes de 18 à 64 ans se déplacent majoritairement en voiture pour le motif du travail, c'est le motif des achats qui est majeur pour les 65 ans et plus, et celui de l'école pour les moins de 18 ans.

#### Motif des déplacements en voiture selon l'âge - Ensemble de la Gironde



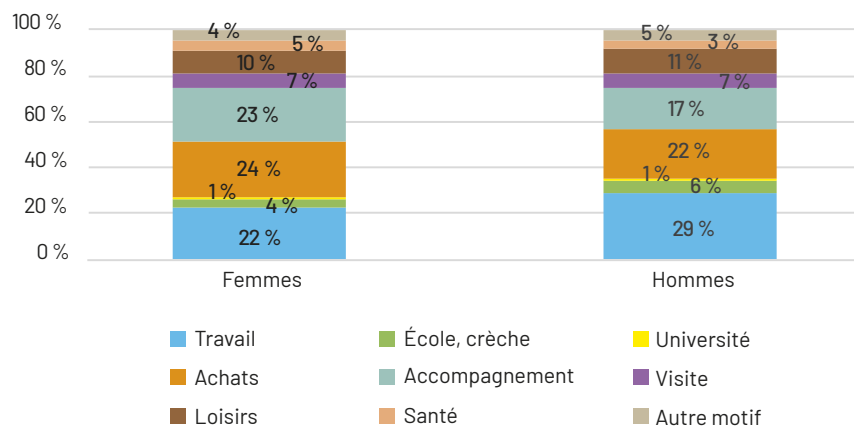
Parallèlement à l'âge, l'occupation des Girondins exerce une influence sur leurs motifs de déplacement en voiture. Alors que **le travail est le motif principal de déplacement en voiture pour les personnes travaillant à temps plein, les déplacements pour les achats sont nombreux chez les retraités, les personnes restant au foyer, et les chômeurs.**

#### Motif des déplacements en voiture selon l'occupation - Ensemble de la Gironde



**Les différences entre hommes et femmes sont également marquées dans les motifs de déplacements en voiture.** Par exemple, les hommes ont davantage tendance à se déplacer en voiture pour se rendre au travail : ce type de déplacement concerne 29 % du total de leurs déplacements en voiture, alors qu'il concerne 22 % de ceux des femmes. Au contraire, 23 % des déplacements en voiture des femmes sont dédiés à l'accompagnement, contre seulement 17 % des trajets motorisés des hommes.

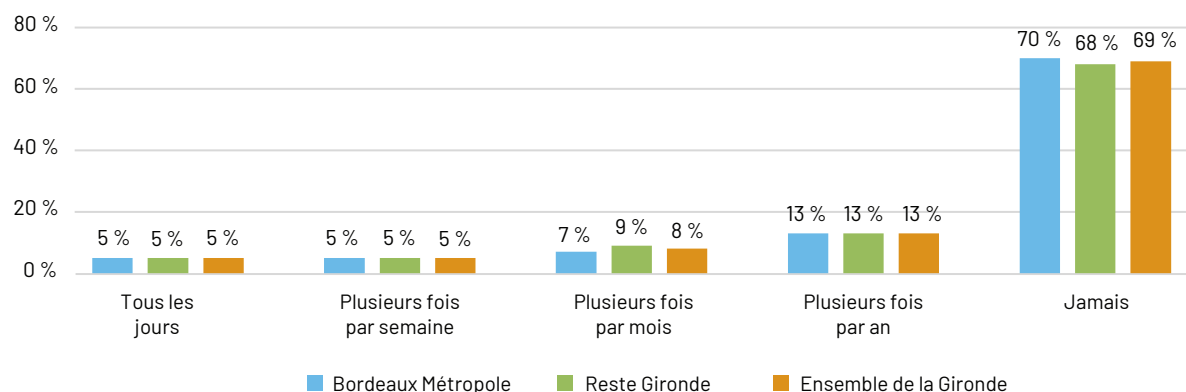
### Nombre de déplacements selon le genre et le motif - Ensemble de la Gironde



## Le covoiturage, une pratique encore marginale en Gironde

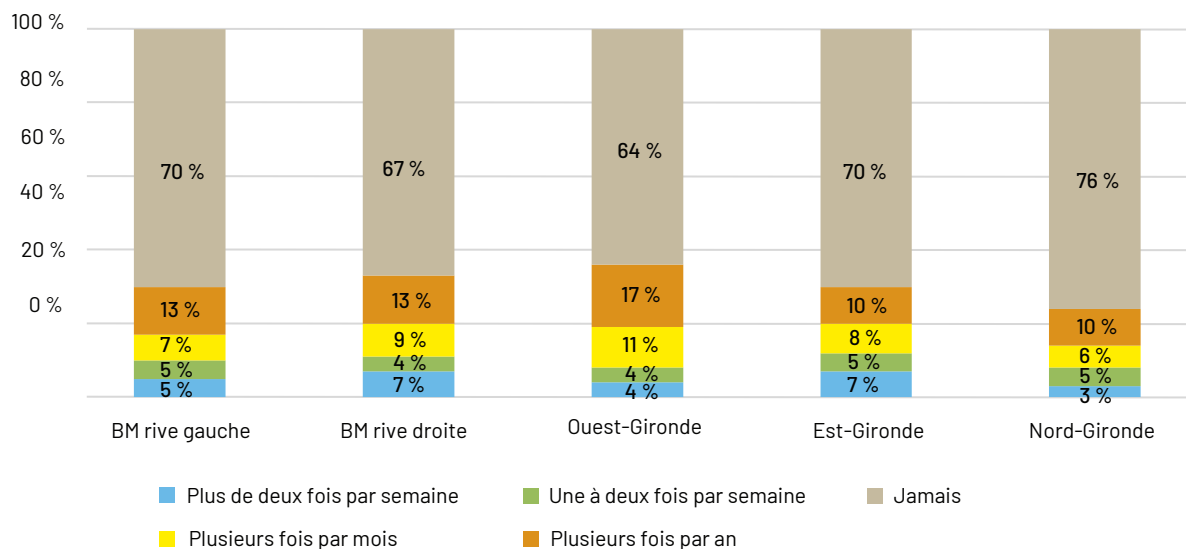
Le covoiturage est défini comme l'utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes. Les déplacements en covoiturage représentent ainsi une très faible partie des déplacements faits par les Girondins : **seuls 5 % des Girondins covoiturent quotidiennement**, contre 69 % qui ne covoiturent jamais dans l'année. Ces chiffres sont similaires, peu importe le lieu de résidence, excepté un usage un peu plus fort dans l'Ouest-Gironde.

### Fréquence de déplacement en covoiturage



## Répartition des individus selon la fréquence de covoiturage et le lieu de résidence

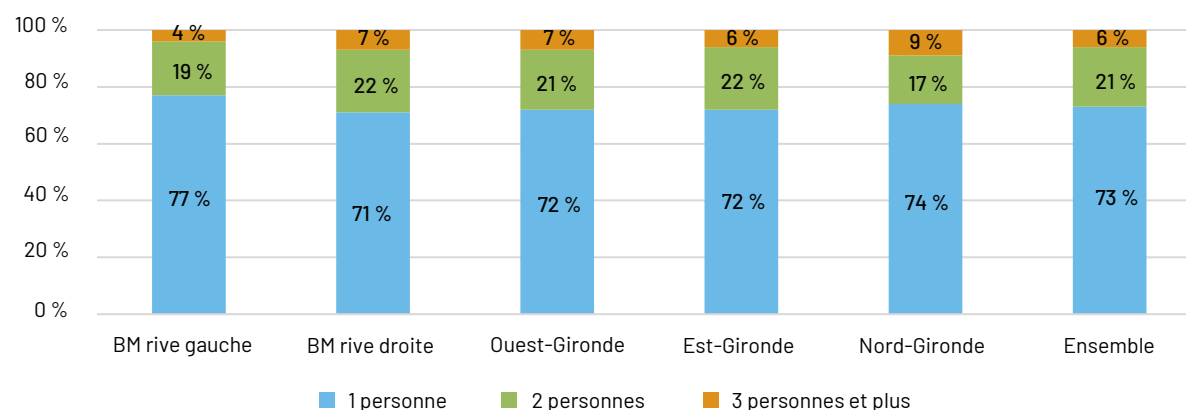
Personnes de 18 ans et plus



Par conséquent, le nombre moyen de personnes par véhicule est de **1,26** en Gironde. Les trois-quarts (73 %) des déplacements en voiture se font seul : **l'autosolisme est majeur**.

	BM rive gauche	BM rive droite	Ouest-Gironde	Est-Gironde	Nord-Gironde	Ensemble
Nombre de personnes par véhicule	1,26	1,31	1,26	1,24	1,29	1,26

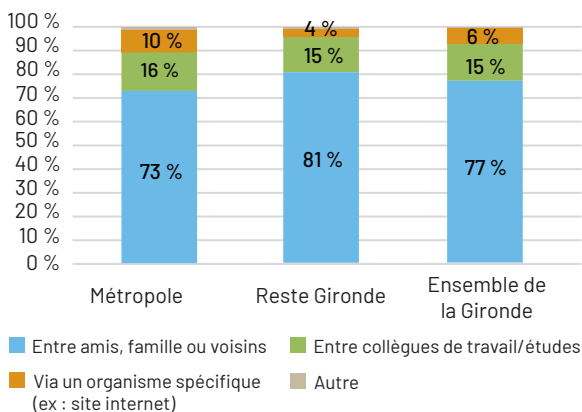
## Répartition des déplacements en voiture selon le nombre de personnes dans le véhicule



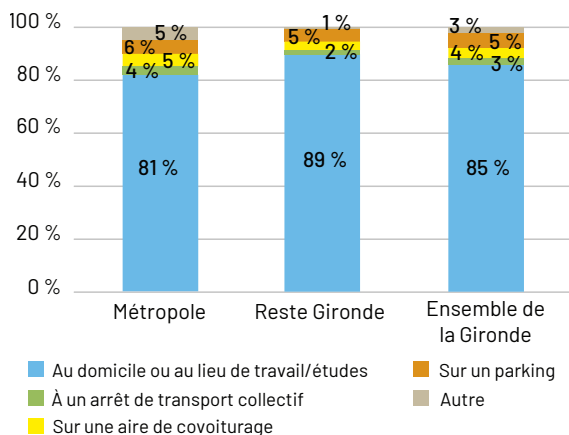
Lorsque les Girondins covoitent, ils le font en majorité entre **amis, familles ou voisins** (77 %) et en moindre mesure entre collègues (15 %). Cela explique en partie que le lieu de prise en charge du covoiturage est principalement le **lieu de domicile ou le lieu de travail/études** (85 %), tandis que les aires de covoiturage sont très peu utilisées (4 %).

### Organisation du covoiturage

Personnes réalisant du covoiturage au moins une fois par an



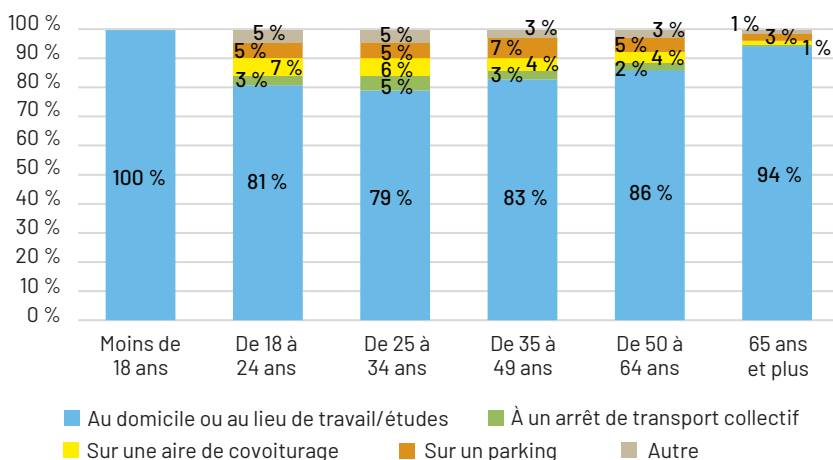
### Lieu de prise en charge du covoiturage



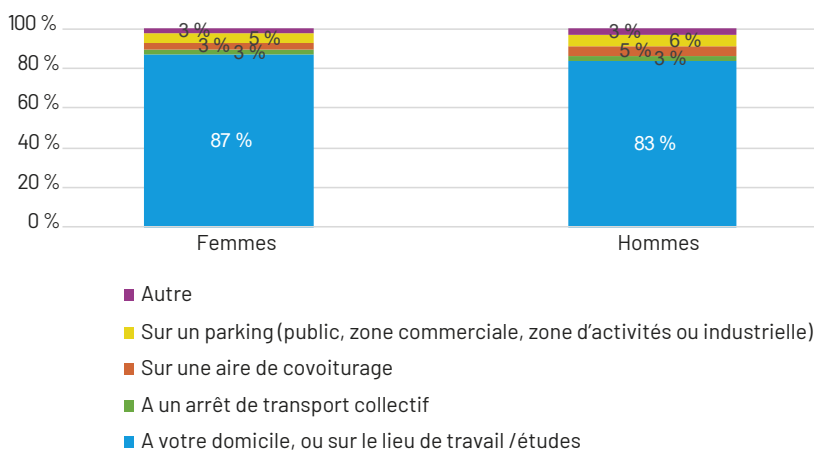
### Le lieu de prise en charge diffère peu selon l'âge des covoitureurs.

Néanmoins, les plus jeunes et les plus âgés sont majoritairement pris en charge à leur lieu de domicile ou de travail/études, alors que la tranche des 18-24 ans utilise légèrement plus les aires de covoitages (7 % des lieux de prise en charge). De plus, 7 % des lieux de prise en charge des 35-49 ans sont des parkings. De même, **les lieux de prise en charge restent relativement similaires entre hommes et femmes**. Le domicile est le lieu le plus commun pour la prise en charge du covoiturage : il représente 87 % des lieux chez les femmes et 85 % chez les hommes. Cependant, les aires de covoiturage sont plus utilisées par les hommes : elles représentent 5 % des lieux de prise en charge pour les hommes, contre 3 % de ceux de femmes, ce qui représente une différence allant du simple au double.

### Lieu de prise en charge du covoiturage selon l'âge - Ensemble de la Gironde



### Lieu de prise en charge du covoiturage selon le genre - Ensemble de la Gironde



# Conclusion : les 10 messages clés

---

## 1. Un nombre constant de voitures par habitant

Entre 2009 et 2021, le nombre d'habitants et le nombre de voitures en Gironde ont tous les deux augmenté de 14 %. Un Girondin possède donc en moyenne 1,63 voiture, moyenne qui n'a pas évolué en 12 ans. En parallèle, on observe une augmentation de 23 % du nombre de ménages sur la même période, mais une baisse du nombre de personnes dans ces ménages. Ainsi, la progression des ménages étant plus forte que celle de la population, on observe une démotorisation des ménages sans qu'il y ait pour autant une diminution du nombre de voitures en Gironde : le nombre de voitures par ménages passe de 1,41 à 1,29 entre 2009 et 2021.

## 2. Un permis de conduire largement détenu, mais passé plus tard

La grande majorité (86 %) des adultes girondins possède le permis de conduire, une situation relativement stable depuis 2009. On observe toutefois un recul chez la population jeune (-14 % chez les 18-24 ans non-métropolitains, -6 % chez les métropolitains), compensé par une progression de la possession chez les personnes plus âgées (+16 % chez les plus de 65 ans non-métropolitains, + 7 % chez les métropolitains). L'évolution du permis de conduire dans les prochaines années sera révélatrice du rapport à la mobilité individuelle des nouvelles générations, et de l'augmentation de l'offre d'autres modes de déplacements.

## 3. Une motorisation fortement influencée par des facteurs sociaux et territoriaux

La possession d'un véhicule est étroitement liée à des facteurs sociaux, géographiques, économiques et générationnels. Les ménages vivant hors Bordeaux Métropole sont plus motorisés que les ménages métropolitains : 48 % des ménages non-métropolitains possédant au moins deux voitures, contre 28 % des ménages métropolitains. Par ailleurs, les ménages aisés possèdent des véhicules plus nombreux, plus récents et plus puissants. À l'inverse, les ménages modestes disposent moins souvent d'une voiture ou utilisent des véhicules plus anciens. Par exemple, 17 % des ménages les moins aisés possèdent au moins deux voitures contre 57 % des ménages les plus aisés.

## 4. Un parc automobile girondin relativement récent et peu polluant

L'âge moyen des voitures girondines est de 9 ans, et un quart du parc a moins de 5 ans. La majorité (59 %) des véhicules appartient aux catégories Crit'Air 1 et 2, considérées comme peu polluantes. Les véhicules très polluants, non classés Crit'Air, ne représentent que 3 % du parc, soit seulement 27 000 véhicules en 2023. Ces voitures sont généralement de vieux modèles, très rarement utilisés au profit de voitures plus récentes possédées par les ménages.

## 5. Une percée rapide, mais encore limitée de l'électrique

En 2021, les voitures électriques et hybrides ne représentent que 4 % du parc girondin. Néanmoins, leur croissance est rapide et témoigne d'une dynamique de transition vers l'électromobilité (voir l'étude *a'urba* : *Électromobilité en Gironde – Enjeux et prospective*). Toutefois, il convient de s'interroger sur la pertinence d'encourager ce développement : en complément du remplacement de la voiture personnelle thermique par la voiture électrique, une alternative crédible de transport en commun et d'encouragement de la marche et du vélo peut être pensée. En effet, qu'il s'agisse d'un modèle thermique ou électrique, la voiture demeure un mode de transport à forte empreinte sur l'espace public. De plus, si la voiture électrique réduit les émissions de carbone, son empreinte environnementale reste conséquente.

## 6. Un recul des déplacements en voiture au profit des modes alternatifs

Entre 2009 et 2021, le nombre de trajets quotidiens en voiture par personne a fortement chuté, de 28% à Bordeaux Métropole et de 22% dans le reste de la Gironde. Dans le même temps, la part des déplacements effectués en modes actifs (marche, vélo) a fortement progressé, en particulier la mobilité cyclable qui augmente de 98 % dans la métropole et de 49 % hors de la métropole sur cette même période.

## 7. Les Girondins de moins en moins automobilistes au quotidien

La baisse des déplacements en voiture se traduit aussi par une diminution de son usage régulier. En 2009, 43 % des Girondins utilisaient leur voiture tous les jours ; ils ne sont plus que 26 % en 2021. Cette diminution drastique s'explique par le développement d'alternatives à la voiture (transports en commun, déplacements en modes actifs), mais également par le changement progressif d'habitudes telles que le télétravail (voir article a'urba : *La Gironde à l'heure du télétravail*).

## 8. La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé dès que la distance augmente

Malgré ce recul, la voiture demeure le principal mode de transport dès que les déplacements dépassent un kilomètre. Pour les distances inférieures à 1 km, elle représente 31 % des déplacements ; cette part grimpe à 77 % pour ceux de 5 km.

## 9. Des usages différenciés selon les profils sociaux

L'utilisation de la voiture varie fortement selon le profil des usagers. Les actifs trentenaires vivant hors de la métropole en sont les plus grands utilisateurs, tandis que les personnes précaires, souvent métropolitaines, l'utilisent bien moins. Par exemple, 62% actifs à temps plein conduisent une voiture tous les jours, contre 25 % des personnes en situation de chômage.

## 10. Un recours au covoiturage encore très marginal

Le covoiturage reste peu pratiqué en Gironde : en 2021, le taux d'occupation moyen est de 1,26 personne par véhicule. Ainsi, l'autosolisme domine et reste stable, avec 69 % des Girondins déclarant ne jamais covoiturer sur l'année.

---

La voiture demeure le mode de transport le plus privilégié en Gironde, et cette situation reflète une réalité complexe influencée par des facteurs géographiques, sociaux et économiques. Hors de la métropole bordelaise, son usage est renforcé par le manque d'alternatives crédibles à la mobilité individuelle, et de l'attractivité de la métropole qui génère un afflux important de déplacements.

Avec près d'un million de véhicules circulant dans le département, cette situation soulève des questions sur l'avenir de la mobilité automobile. Comment mettre en œuvre des politiques publiques efficaces qui encouragent le développement d'alternatives plus durables, et qui répondent aux besoins des zones moins urbanisées ? La transition vers des modes de transport plus écologiques et accessibles devient une priorité pour les années à venir, afin de limiter les impacts environnementaux et d'améliorer la qualité de vie des habitants. Dans ce contexte, la décarbonation des mobilités, via l'électrification des véhicules et le report modal vers les transports collectifs et actifs, est un levier essentiel qui doit être intégré aux politiques publiques.

---





## Autres études liées à l'exploitation de l'EMC<sup>2</sup>

