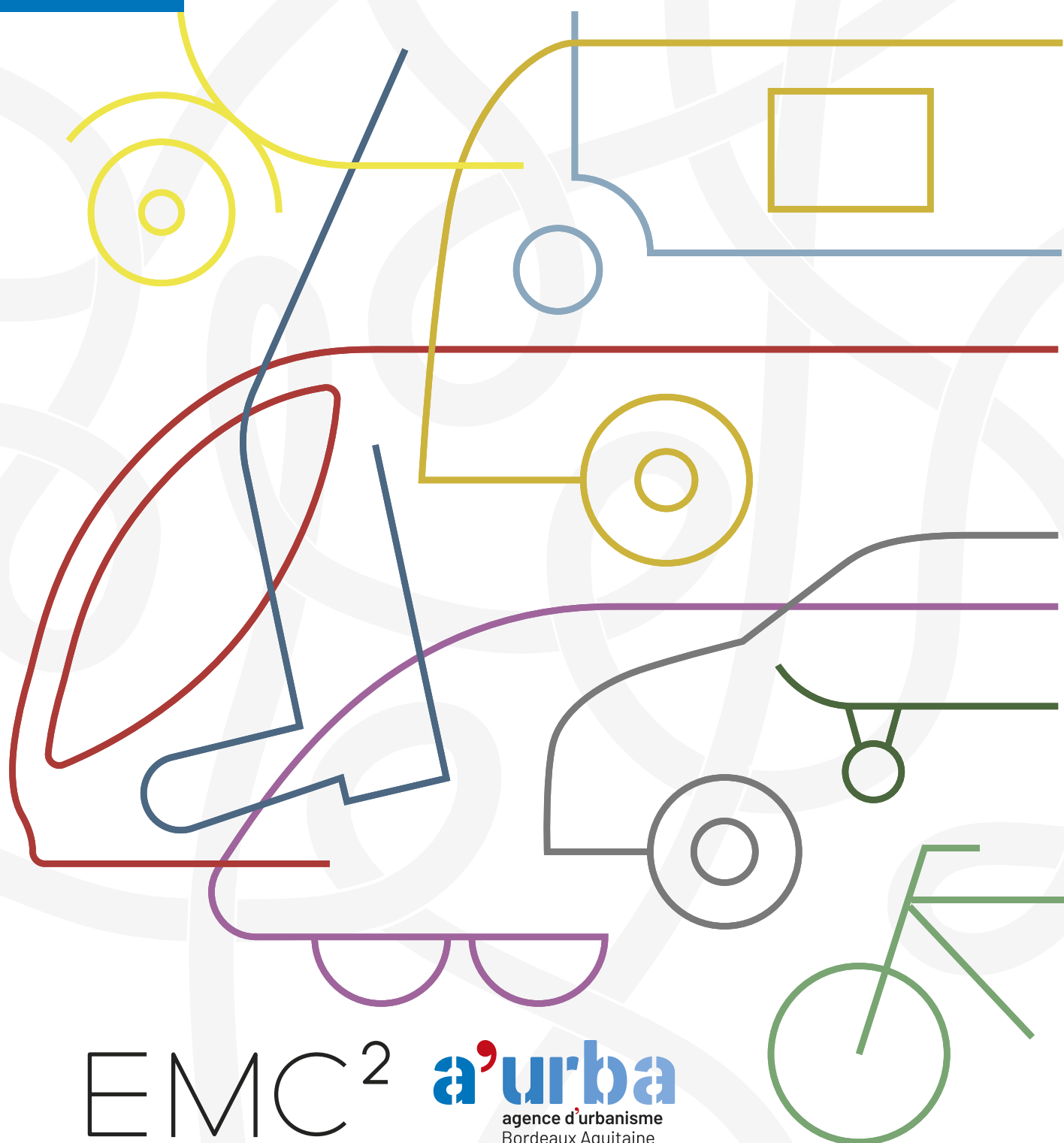


4.

LES DÉPLACEMENTS LIÉS AUX ACHATS EN GIRONDE



EMC²

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine

Méthodologie

Méthodologie générale :

L'EMC² 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 de la Gironde, 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.

Méthodologie adaptée à la présente étude :

Cette présente étude exploite les résultats de l'EMC² afin d'analyser les déplacements liés aux **achats en Gironde**. Ainsi, les résultats des 7 communes des Landes en sont exclus. Par ailleurs, afin de pouvoir comparer les résultats de l'EMC² 2021 et de l'EMD 2009, seuls les résultats chez les habitants de **11 ans et plus** sont pris en compte, là où tous les habitants de 5 ans et plus sont interrogés dans le cadre de l'EMC².

L'EMC² analyse uniquement les déplacements réalisés en **semaine**, du lundi au vendredi. Les déplacements pour achats le weekend ne peuvent donc pas être analysés ici.

L'EMC² analyse les mobilités selon différents motifs. Les motifs retenus ici comme étant des motifs d'achats sont les suivants, et correspondent à des simplifications de dénominations précises dans l'EMC² :

- **Grand commerce** : « faire des achats en grand magasin, supermarché, hypermarché et leurs galeries marchandes »
- **Petit et moyen commerce** : « faire des achats en petit, moyen commerce et drive-in »
- **Marché** : « faire des achats en marché couvert et de plein vent »
- **Récupération d'achats faits à distance** : « récupérer des achats faits à distance (drive, point-relais) »
- **Plusieurs motifs en centre commercial** : « réaliser plusieurs motifs en centre commercial »
- **Promenade, lèche-vitrine, leçon de conduite** : « faire une promenade, du "lèche-vitrines", prendre une leçon de conduite »
- **Restauration** : « se restaurer hors du domicile »
- **Visite de commerces sans effectuer d'achats** : « visite d'un magasin, d'un centre commercial ou d'un marché sans effectuer d'achat » et « réaliser une tournée de magasins sans effectuer d'achat (au-delà de trois visites d'un magasin sans effectuer d'achat) ».

Sommaire

1	Les achats, une activité quotidienne des Girondins	p.4
2	Les acheteurs girondins : des profils variés	p.10
3	Où va-t-on faire ses achats ?	p.14
	À retenir	p.25



Faire ses courses, acheter un vêtement, déjeuner au restaurant ou simplement flâner dans une rue commerçante sont des activités du quotidien qui génèrent chaque jour 1,5 million de déplacements en Gironde. Souvent moins visibles que les trajets domicile-travail dans les travaux sur les mobilités, les déplacements liés aux

achats constituent pourtant le premier motif de déplacement des Girondins, et jouent un rôle majeur dans l'organisation du territoire. Ces déplacements reflètent à la fois les habitudes de consommation des habitants et la manière dont l'offre commerciale s'est développée au fil du temps. L'essor des centres commerciaux de périphérie, le maintien des commerces de proximité, la généralisation de l'automobile ou encore les évolutions des modes de vie ont progressivement façonné les pratiques d'achat et les mobilités qui les accompagnent. Alors que le commerce en ligne se développe, que les habitudes de consommation évoluent et que les enjeux environnementaux prennent une place croissante, comprendre ces déplacements apparaît plus essentiel que jamais.

Qui se déplace pour faire ses achats ? Quels commerces attirent le plus de déplacements ? Quels modes de transport sont privilégiés ? Comment les pratiques diffèrent-elles selon les territoires et les profils des habitants ?

À partir des résultats de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) réalisée en Gironde en 2021, cette étude propose un éclairage sur les mobilités liées aux achats et leur évolution depuis 2009. En analysant les comportements de déplacement, les profils des consommateurs et les caractéristiques des territoires fréquentés, elle vise à mieux comprendre les liens entre commerce, mobilité et aménagement, afin d'identifier les principaux enjeux pour l'avenir du territoire.

PARTIE I Les achats, une activité quotidienne des Girondins

Faire des achats est la première raison pour laquelle les Girondins se déplacent en semaine, devant le travail, les loisirs ou encore la santé ! Ainsi, ces déplacements rythment la vie du département en se répartissant dans le temps et dans l'espace, selon différents modes de déplacements. Quelles sont les caractéristiques de ces déplacements ?

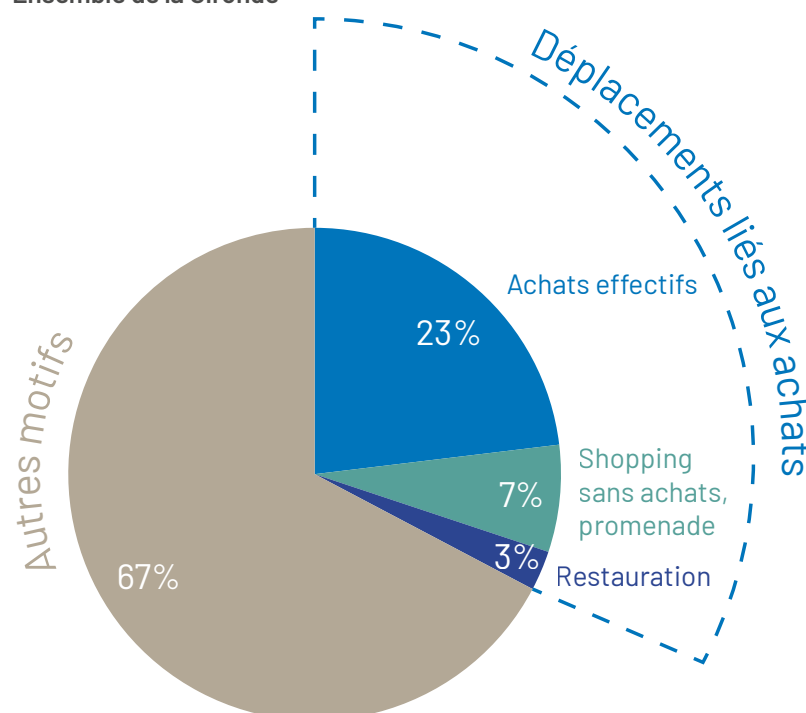
L'achat, premier motif de déplacement des Girondins en semaine

Les achats génèrent **33 % des déplacements** en Gironde, soit environ **1,5 million** de déplacements par jour (**0,97 déplacement par jour par personne**) sur les 4,8 millions déplacements totaux.

Parmi eux, 7 % (soit 337 000 déplacements) correspondent à des déplacements sans achat effectif (lèche-vitrines, repérage avant un achat, etc.) et 3 % (125 200) concernent des déplacements pour se restaurer hors du domicile. Cette répartition des déplacements est **identique entre les habitants de la métropole et ceux du reste du département**.

En comparaison, le motif du travail représente 22 % des déplacements soit 1,1 million de déplacements ; il est le deuxième motif de déplacements après celui des achats.

Répartition des déplacements selon les motifs
Ensemble de la Gironde



Nombre de déplacements pour achats par jour en 2021

Gironde hors Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	Ensemble de la Gironde
741 486	826 656	1 568 142

Le nombre de déplacements pour achats se répartit équitablement sur tous les jours de la semaine. En effet, 21 % des déplacements pour achats sont faits respectivement le mercredi, le jeudi et le vendredi. Les parts sont légèrement plus faibles le lundi et le mardi : cette légère baisse peut être due aux achats faits pendant le weekend qui ne demandent pas d'être complétés par des achats en début de semaine.

Part des achats dans le total des déplacements selon le jour de déplacement - Ensemble de la Gironde

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
19 %	18 %	21 %	21 %	21 %

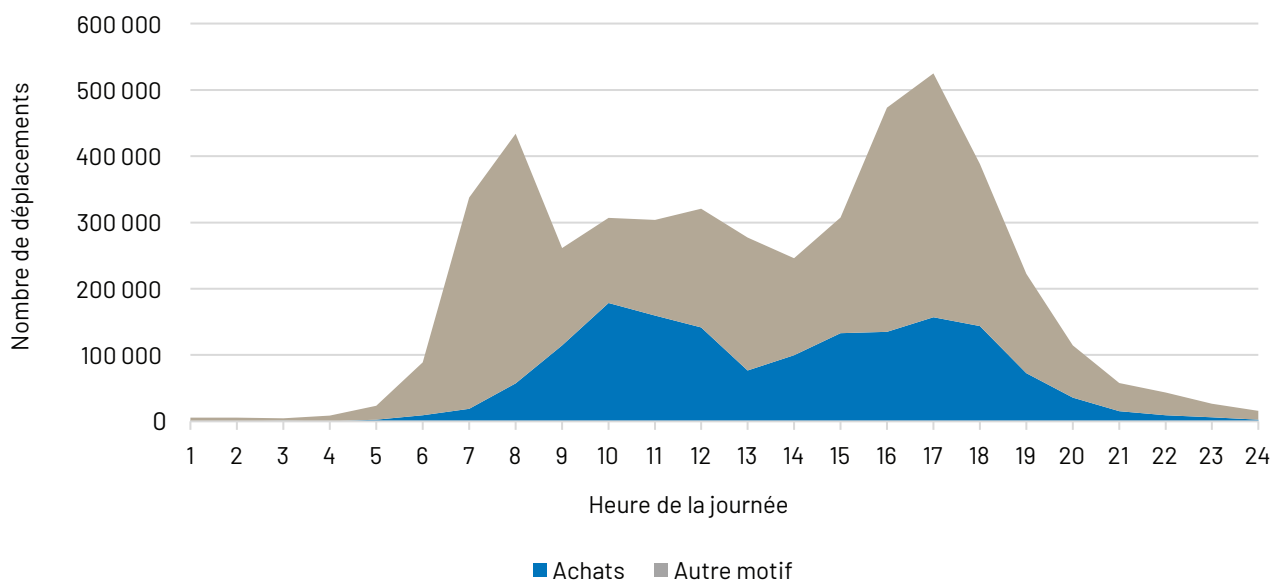
NB : Pour rappel, les chiffres présentés ne concernent que les Girondins de 11 ans et plus afin de pouvoir effectuer des comparaisons avec l'enquête de 2009. L'EMC2 2021 prend en compte les déplacements à partir de 5 ans.

Les déplacements pour achats participent inégalement aux phénomènes d'heures de pointe en Gironde

Les déplacements liés aux achats présentent deux pics d'activité au cours de la journée. Le premier, en matinée, se situe entre 10 h et 12 h, soit en décalage avec la pointe générale des déplacements observée entre 7 h et 8 h. 31 % des déplacements liés aux achats sont faits sur cette plage horaire, soit 480 000 déplacements. Le matin, les déplacements pour achats ne participent donc pas massivement à la forte affluence de voitures et à la saturation des transports en commun.

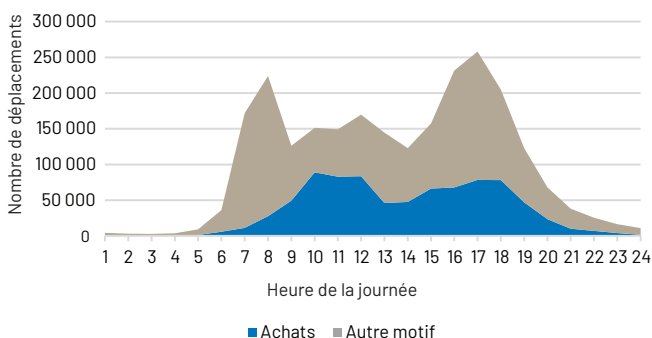
L'après-midi, la fréquentation est plus diffuse, avec un deuxième pic moins marqué entre 16 h et 18 h, qui coïncide cette fois avec l'heure de pointe globale. 28 % des déplacements pour achats de la journée y sont alors réalisés (soit 435 000 déplacements).

Répartition des déplacements selon l'heure de départ - Ensemble de la Gironde

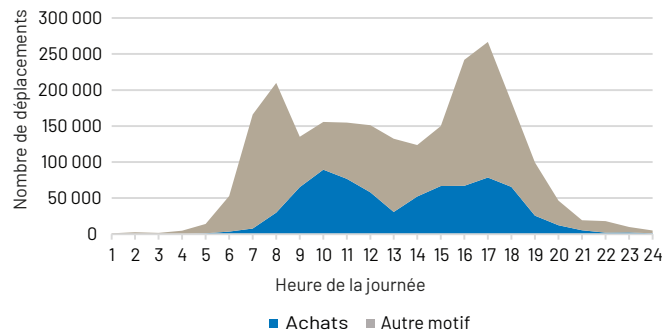


Cette dynamique est similaire entre les déplacements des métropolitains et des non métropolitains. Toutefois, les déplacements des premiers sont plus étalés sur la journée, tandis que ceux des non métropolitains présentent des pics plus nets à 10 h et à 17 h, ainsi qu'un creux marqué autour de 13 h.

Répartition des déplacements selon l'heure de départ Métropolitains



Répartition des déplacements selon l'heure de départ Non métropolitains



Des déplacements pour achats aux motivations diverses : commerces de proximité, repérage, restauration...

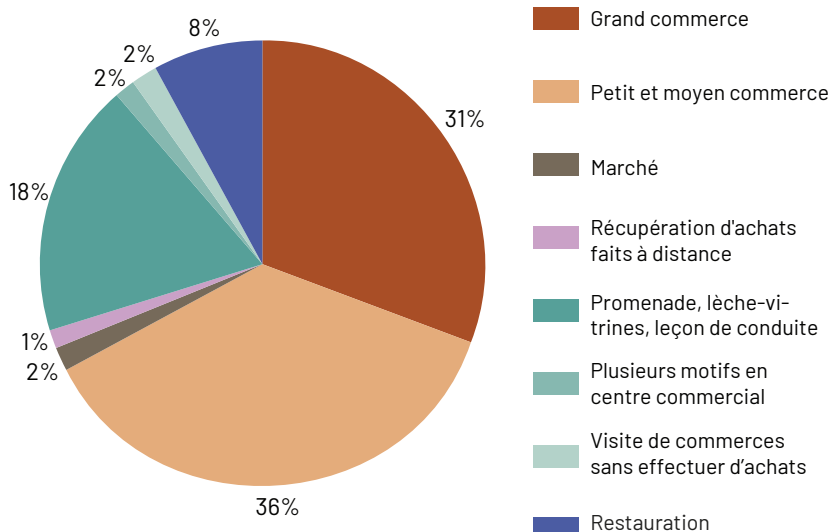
En semaine, **ce sont les petits et moyens commerces qui génèrent la plus grande part des déplacements pour achats en Gironde** : ils représentent 572 820 déplacements sur les 1,5 million de déplacements pour achats, soit 36 % de ces trajets, et 12 % de l'ensemble des déplacements réalisés par les Girondins. Les grands commerces représentent également une part significative (31 % des déplacements pour achats, soit 481 740 déplacements).

Les autres types d'achats génèrent peu de déplacements, tels que les déplacements pour aller au marché qui comptent uniquement 21 000 déplacements soit 2 % des déplacements pour achats en semaine.

Une part importante des déplacements n'aboutissent pas à un achat effectif.

Lèche-vitrine, visite de commerces sans effectuer d'achat, ou encore récupération d'achats faits à distance sont des pratiques communes, qui représentent 21 % des déplacements pour achats, et 7 % du total des déplacements des Girondins. Les différences de méthodologie ne permettent pas de comparer l'évolution de cette pratique entre 2009 et 2021, excepté pour le motif de la promenade et du lèche-vitrine, qui a plus que doublé (en passant de 126 145 à 289 155 déplacements quotidiens). Ces pratiques de repérage peuvent être liées à l'essor de l'e-commerce : on teste un article en magasin puis on l'achète en ligne au meilleur prix.

Répartition des déplacements pour achats
Ensemble de la Gironde

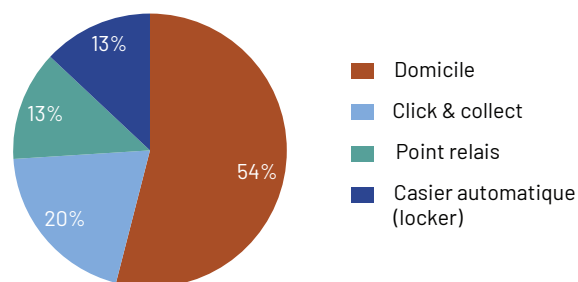


Essor de l'e-commerce : quels impacts sur les mobilités en Gironde ?

Une forte augmentation des dépenses faites sur internet en France...¹



En France en 2024, la majorité des colis sont livrés à domicile² :



... Mais en Gironde, un faible nombre de déplacements individuels liés à l'e-commerce apparaissent dans l'EMC² :

21 000 déplacements réalisés chaque jour en 2021 pour récupérer des achats faits en ligne. Soit seulement 1,3 % des déplacements liés aux achats et 0,4 % du total des déplacements dans le département.

Impacts environnementaux³ : pas d'avantages environnementaux marqués de la livraison liée à l'e-commerce par rapport au commerce en magasin, mais des forces et des risques :

👍 Moins de déplacements individuels motorisés, mutualisation de déplacements

🚫 Augmentation du nombre de véhicules utilitaires en circulation dans les centres urbains sans diminution du nombre de véhicules motorisés individuels ; augmentation du nombre de déplacements individuels motorisés vers des points relais

¹ Chiffres-clés du commerce à Bordeaux Métropole, 2025, CCI Bordeaux Gironde

² Comment les Français se font-ils livrer leurs commandes sur internet ? fevad, 2024

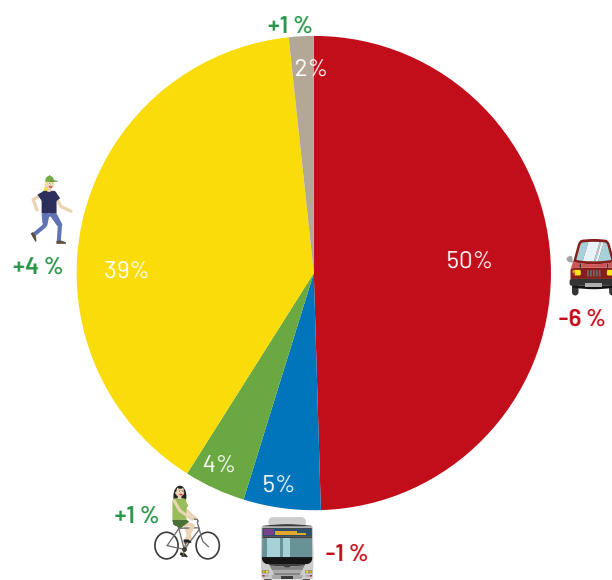
³ Commerce en ligne : impacts environnementaux de la logistique, des transports et des déplacements, Ademe, 2024

Parts modales : la voiture et la marche privilégiées

En Gironde, la mobilité pour achats est structurée autour de l'**automobile** et de la **marche**. Ainsi, les Girondins privilégient largement la voiture pour leurs déplacements, qui représente 50 % de la part modale pour ce motif. **Cette part est cependant plus faible que celle de la voiture tous motifs confondus, qui est de 59 %**. Les Girondins utilisent donc moins la voiture pour faire des achats que pour d'autres motifs. Par ailleurs, la marche possède une part importante (39 %), loin devant le vélo (4 %), les transports en commun (5 %) et les autres modes comme les deux-roues motorisés (2 %).

Les parts modales sont relativement différentes selon le lieu de résidence des habitants. En effet, les métropolitains utilisent moins la voiture que les non métropolitains, et privilégient la marche pour aller faire des achats : elle concerne quasiment la moitié des déplacements (46 %). Les déplacements à vélo et en transports en commun sont peu nombreux quelle que soit la zone de résidence, et sont identiques aux parts modales globales des Girondins.

Parts modales des déplacements liés aux achats - Ensemble de la Gironde



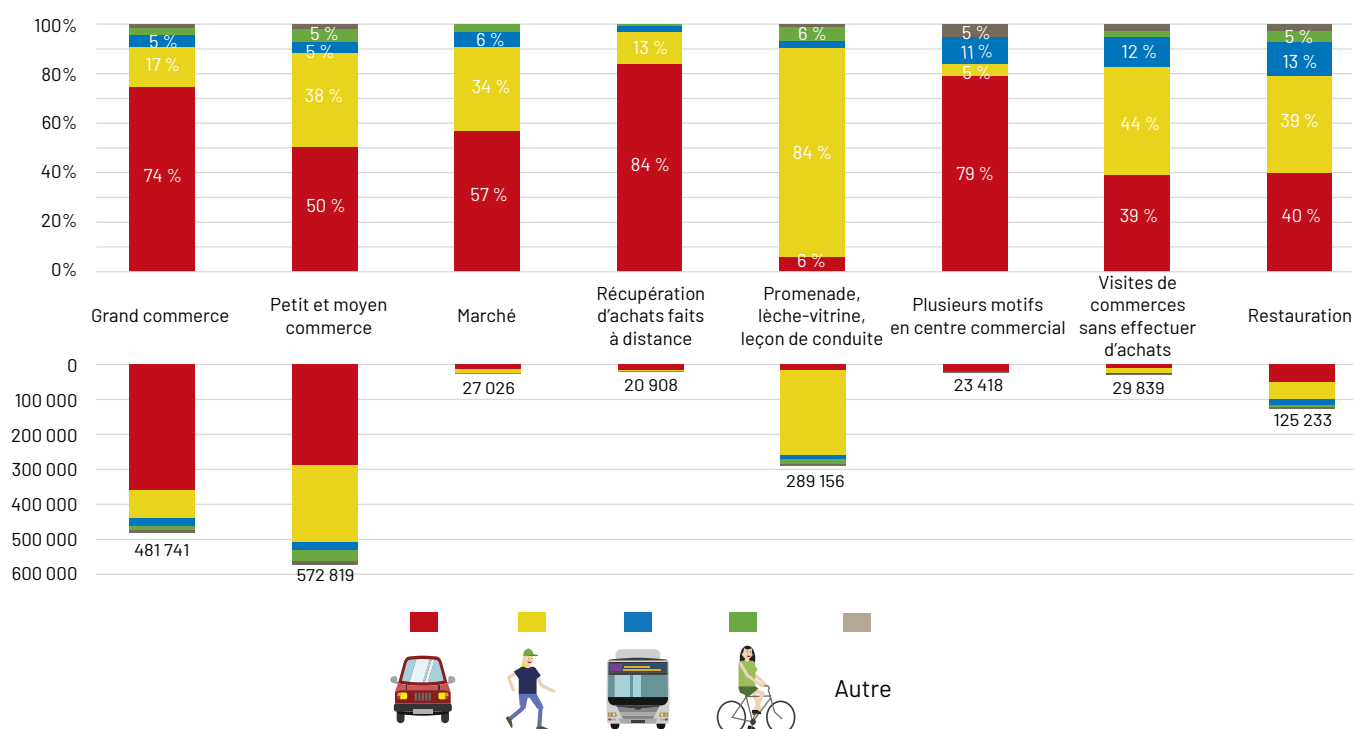
Sur l'ensemble de la Gironde, ces habitudes de déplacements ont largement évolué par rapport à 2009. Par exemple, 56 % des déplacements liés aux achats étaient alors réalisés en voiture, et 35 % à pied. Depuis 2009, on observe ainsi un délaissement marqué de la voiture au profit de la marche, plus accessoirement du vélo. Ce report modal est représentatif des dynamiques générales de mobilité sur le département. Les politiques publiques en faveur des modes actifs agissent aussi bien sur les déplacements liés aux achats que sur les autres motifs.

	Métropolitains			Non métropolitains			Ensemble de la Gironde		
	2009	2021	Évol. 2009-2021	2009	2021	Évol. 2009-2021	2009	2021	Évol. 2009-2021
Voiture	50 %	38 %	-12 pt	79 %	63 %	-16 pt	56 %	50 %	-6 pt
Transports en commun	7 %	9 %	+2 pt	2 %	1 %	-1 pt	6 %	5 %	-1 pt
Vélo	3 %	5 %	+2 pt	2 %	3 %	+1 pt	3 %	4 %	+1 pt
Marche	39 %	46 %	+7 pt	16 %	32 %	+16 pt	35 %	39 %	+4 pt
Autre	1 %	2 %	+1 pt	1 %	2 %	+1 pt	1 %	2 %	+1 pt
Total	100 %	100 %	0 pt	100 %	100 %	0 pt	100 %	100 %	0 pt

Toutefois, le mode utilisé dépend en réalité du **type d'achat**. La voiture demeure majoritaire pour les trajets vers les grands commerces, aussi bien pour les habitants de la métropole que pour ceux du reste de la Gironde. En revanche, la marche est plus fréquemment utilisée par les métropolitains lorsqu'il s'agit de se rendre dans les petits et moyens commerces, ou encore sur les marchés.

Cette répartition a plusieurs raisons : d'une part, la voiture est privilégiée pour des achats en grande quantité ou d'objets de grande taille (ex. : électroménager) qui nécessitent un véhicule motorisé. D'autre part, les grands commerces sont particulièrement situés dans des zones commerciales ou d'activités, souvent moins desservies en transports en commun que les centres-villes et plus éloignés des zones résidentielles.

Parts modales selon les types d'achats - Ensemble de la Gironde



Parts modales - Métropolitains

	Voiture	Marche	Bus	Vélo	Autre
Grand commerce	62 %	24 %	9 %	4 %	2 %
Petit et moyen commerce	35 %	49 %	7 %	7 %	1 %
Marché	41 %	46 %	9 %	5 %	0 %
Récup. d'achats faits à distance	28 %	42 %	20 %	7 %	3 %
Promenade, lèche-vitrine...	4 %	84 %	6 %	5 %	1 %
Plusieurs motifs en centre commercial	74 %	7 %	18 %	0 %	1 %
Visite de commerces sans achat	44 %	42 %	10 %	3 %	1 %
Restauration	20 %	52 %	20 %	0 %	8 %

Parts modales - Non métropolitains

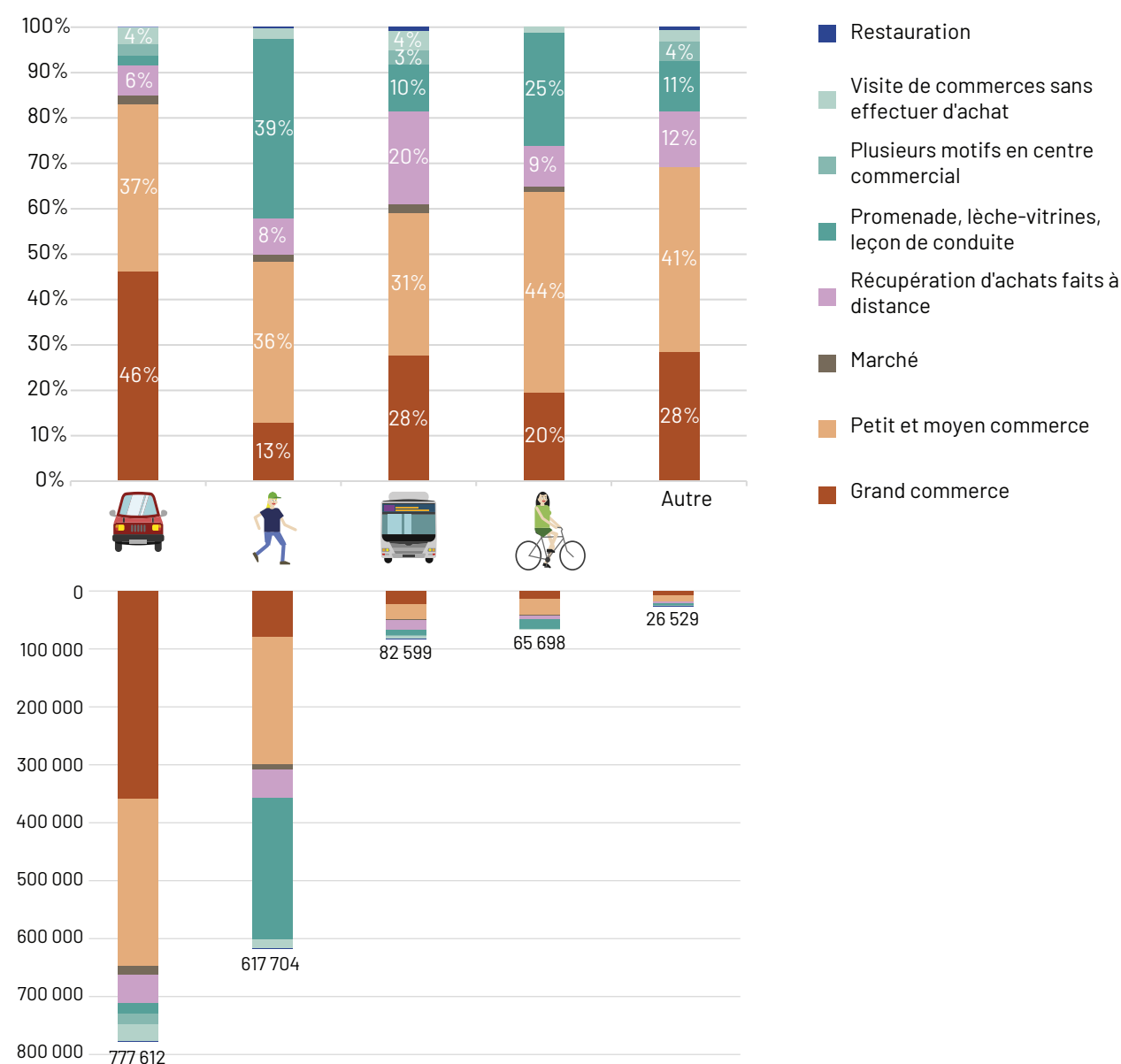
	Voiture	Marche	Bus	Vélo	Autre
Grand commerce	88 %	9 %	1 %	2 %	1 %
Petit et moyen commerce	68 %	25 %	1 %	3 %	3 %
Marché	71 %	23 %	4 %	1 %	0 %
Récup. d'achats faits à distance	61 %	35 %	2 %	0 %	2 %
Promenade, lèche-vitrine...	8 %	84 %	1 %	6 %	1 %
Plusieurs motifs en centre commercial	85 %	2 %	3 %	0 %	9 %
Visite de commerces sans achat	77 %	18 %	4 %	0 %	1 %
Restauration	9 %	53 %	38 %	0 %	0 %

Ainsi, quasiment la moitié des déplacements réalisés en voiture sont à destination d'un grand commerce, tandis que la moitié des déplacements à pied et 64 % des déplacements réalisés à vélo sont à destination d'un petit ou moyen commerce.

Les destinations des déplacements en transports en commun sont plus également réparties, et montrent surtout un délaissement fort de ce type de mobilité lorsqu'il s'agit de faire des achats. Alors que la part modale générale des transports en commun est faible (9 %), elle l'est encore davantage pour des motifs d'achats. Dans un contexte de développement des bus et cars express par exemple, ce constat implique de produire de nouvelles réflexions sur les conditions sous lesquelles les Girondins accepteraient d'utiliser les transports en commun pour aller faire des achats.

Ce constat pose également la question de la proximité des lieux d'achats avec les autres lieux de vie. En effet, le desserrement urbain et la localisation des grands commerces en périphérie des pôles urbains encouragent l'utilisation de la voiture par les ménages urbains et ruraux.

Répartition des motifs selon les modes - Ensemble de la Gironde



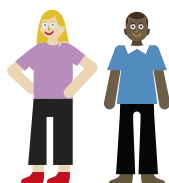
PARTIE II Les acheteurs girondins, des profils variés

Les pratiques de mobilités liées aux achats diffèrent selon les profils des acheteurs. Connaître leurs habitudes est essentiel pour comprendre les dynamiques de déplacements en Gironde.

Une mobilité quasiment similaire entre hommes et femmes

En Gironde, les femmes effectuent légèrement plus de déplacements que les hommes pour des motifs liés aux achats. Ils concernent 34 % de leurs déplacements (soit 865 310), contre 31 % pour les hommes (soit 704 830).

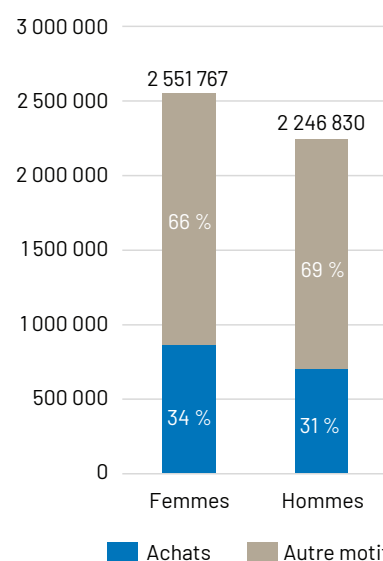
Cet écart est plus fort chez les métropolitains que chez les habitants du reste du département : 35 % des déplacements des femmes résidant à Bordeaux Métropole sont liés aux achats, contre 30 % de ceux des hommes. Chez les non métropolitains, cette part s'élève à 33 % chez les femmes et 31 % chez les hommes.



1,6 / 1,5

déplacement par jour et par
personne (en Gironde)

Part des déplacements liés aux achats
selon le genre - Ensemble de la Gironde

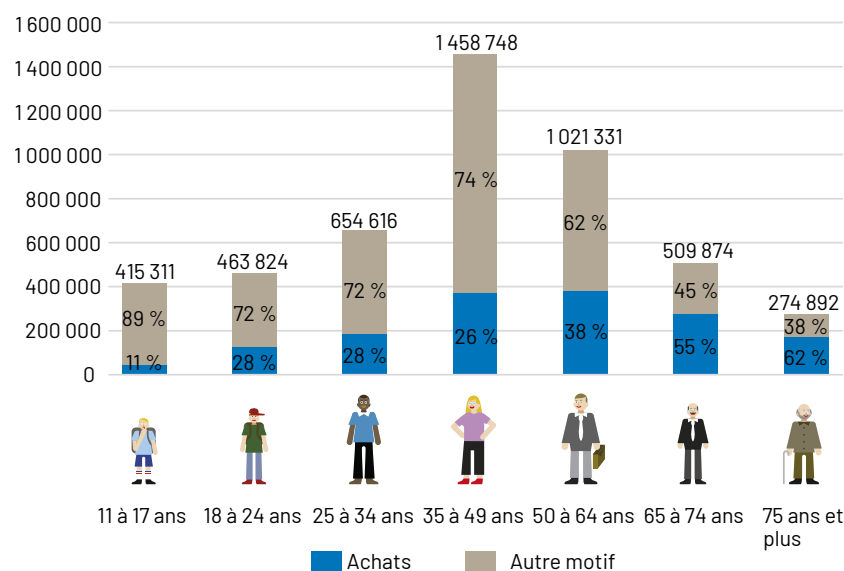


Les déplacements pour achats prennent de l'importance avec l'âge des usagers

Le nombre de déplacements liés aux achats augmente avec l'âge. Alors qu'ils ne représentent que 11 % des déplacements des 11-17 ans, leur part augmente jusqu'à atteindre 55 % chez les 65-74 ans et même 62 % chez les 75 ans et plus. Cette part importante est notamment due à l'augmentation du motif de la promenade et du lèche-vitrine avec l'âge.

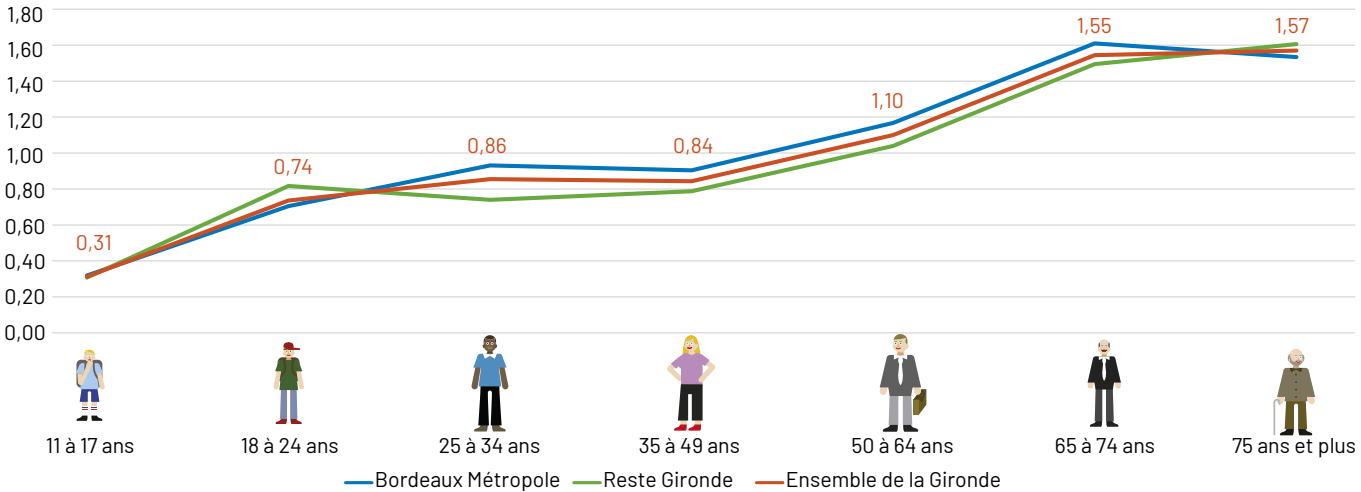
Cette dynamique est relativement similaire, quel que soit le lieu de résidence des Girondins, excepté chez les 25-34 ans : alors que les déplacements liés aux achats des jeunes adultes métropolitains représentent 32 % de leurs déplacements, ils ne représentent que 23 % chez les non métropolitains.

Part des déplacements pour achats selon l'âge - Ensemble de la Gironde



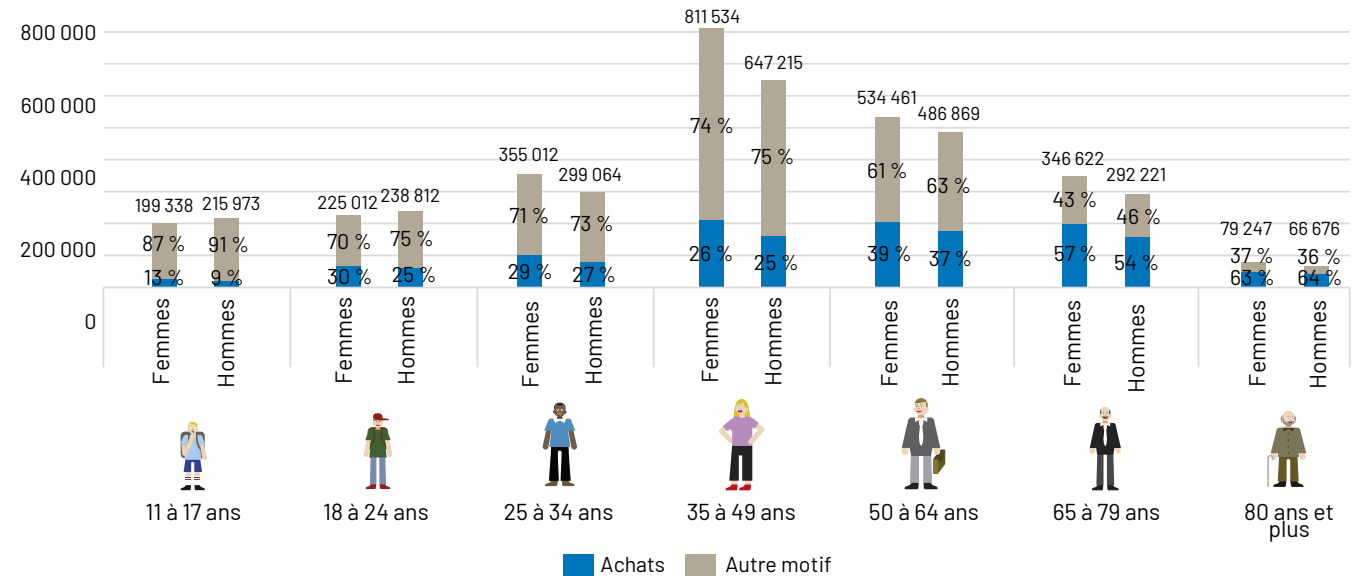
Ainsi, à l'échelle d'une personne, le nombre de déplacements quotidiens évolue dans le même sens : un Girondin entre 11 et 17 ans réalise en moyenne 0,31 déplacement par jour pour un motif d'achat, puis ce nombre augmente avec l'âge, jusqu'à atteindre 1,57 chez les 75 ans et plus.

Nombre de déplacements quotidiens par personne selon l'âge pour le motif achats



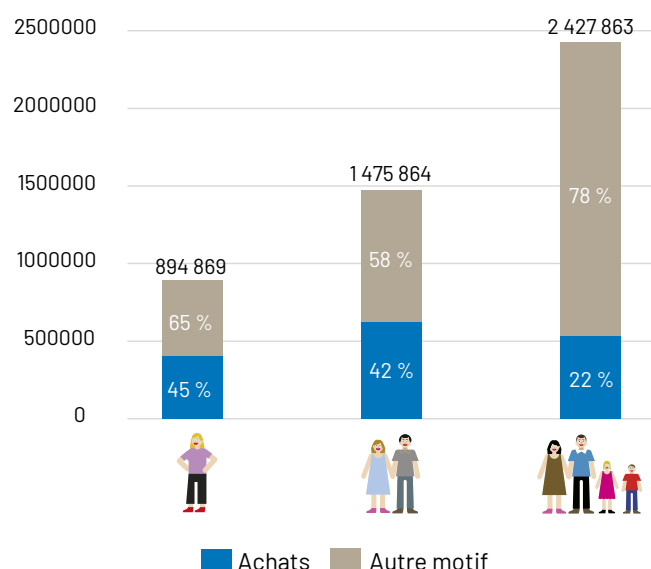
Quelle que soit la tranche d'âge, les femmes se déplacent davantage que les hommes pour un motif d'achats, excepté chez les 75 ans et plus. L'écart est le plus fort chez les 18-24 ans : les femmes consacrent 30 % de leurs déplacements à des achats, soit 5 % de plus que les hommes du même âge (25 %). Cet écart se resserre à partir de 25 ans, et est quasiment absent chez les 35-49 ans et les 75 ans et plus.

Nombre de déplacements quotidiens pour un motif d'achats selon l'âge et le genre - Ensemble de la Gironde



La composition des ménages influence le poids des déplacements pour achats

Part des déplacements pour achats selon la taille du ménage - Ensemble de la Gironde



Les Girondins faisant partie d'un ménage d'une ou deux personnes se déplacent davantage pour des motifs liés aux achats que ceux faisant partie d'un ménage de 3 personnes et plus.

Cela peut notamment s'expliquer par la plus grande présence d'enfants dans ces ménages, qui se déplacent peu pour ce motif. Cela peut également être dû à des rythmes particuliers : les familles auraient peut-être davantage tendance à effectuer des achats le weekend qu'en semaine. Or, les résultats de l'EMC2 ne prennent en compte que les déplacements en semaine, ce qui empêche de comparer ceux-ci avec les pratiques du weekend.

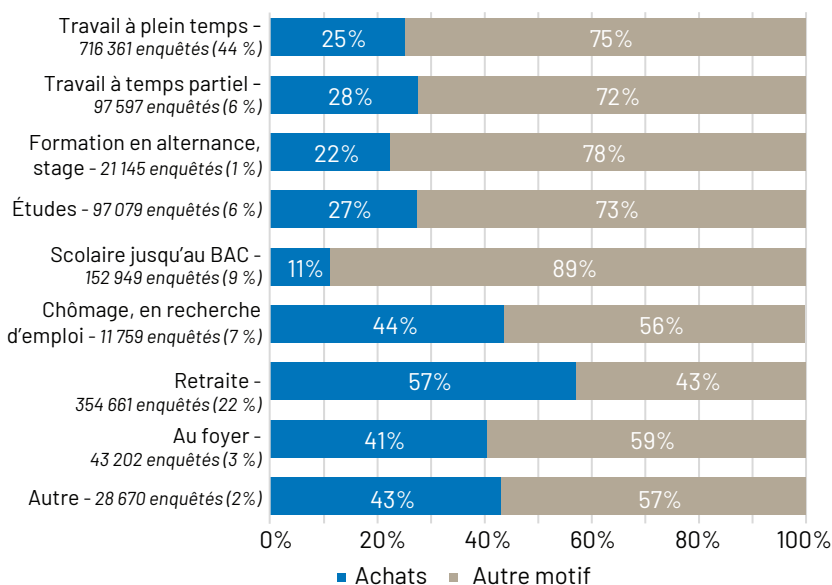
De plus, une partie importante des ménages d'une et deux personnes est composée de personnes âgées, qui se déplacent davantage que les autres tranches d'âge pour réaliser des achats.

Les personnes sans activité professionnelle et aux revenus les plus faibles consacrent une plus grande part de leurs déplacements aux achats

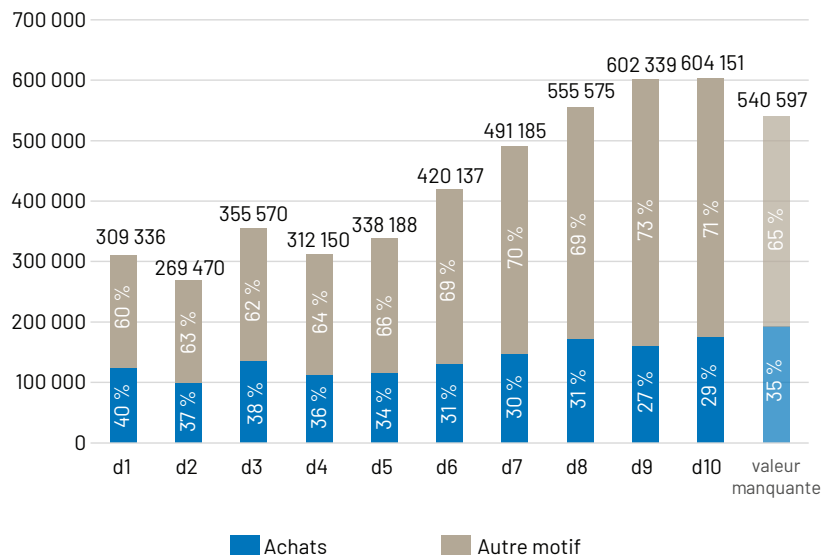
Les Girondins en situation de chômage et à la retraite sont les habitants qui consacrent la plus grande part de leurs déplacements aux achats. Cette part monte à 57 % pour les retraités. Cela peut s'expliquer d'une part, car une part moindre de leurs déplacements est à destination du lieu de travail, et d'autre part, car les personnes âgées réalisent plus de déplacements pour faire leurs achats par jour de semaine que les autres tranches d'âge. De plus, les personnes ne travaillant pas ont parfois davantage de facilités à faire des achats en semaine, là où les weekends sont plus arrangeants pour les personnes travaillant en semaine. De l'autre côté, ce sont les enfants scolarisés qui se déplacent le moins.

Les déplacements liés aux achats des personnes travaillant et des étudiants représentent quant à eux 22 à 28 % du total des déplacements.

Part des déplacements pour achats selon l'occupation Ensemble de la Gironde



Part des déplacements pour achats selon les revenus des ménages Ensemble de la Gironde



Ce sont les ménages ayant les revenus les plus bas¹ qui réalisent la plus grande part de déplacements liés aux achats. En effet, ils réalisent beaucoup moins de déplacements que les ménages les plus aisés, mais quasiment autant de déplacements pour achats.

Ainsi, la moitié la moins aisée des ménages (d1 à d5) réalise 37 % de ses déplacements pour un motif d'achat, alors que cette part est de seulement 29 % pour les ménages les plus aisés (d6 à d10). Entre les 10 % les moins aisés (d1) et les 10 % les plus aisés (d10), on observe une différence de 11 points.

Cette plus grande part des déplacements pour achats chez les personnes les moins aisées s'explique par le nombre plus bas de déplacements pour le travail et les loisirs, et par la plus forte présence de retraités et d'étudiants.

1. Pour cette analyse, les revenus des ménages sont divisés en déciles selon les revenus disponibles par unité de consommation, soit le rapport entre le revenu disponible et le nombre d'unités de consommation du ménage (Définition INSEE : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1458>). Certains répondants de l'EMC2 n'ont pas souhaité indiquer leurs revenus disponibles (« valeur manquante »).

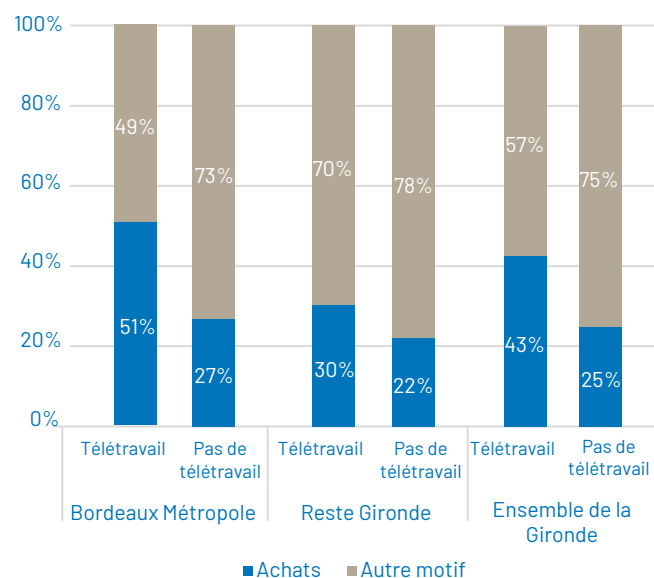
Les achats et le télétravail

En Gironde, 29 % des actifs déclarent télétravailler au moins quelques fois dans l'année (21 % au moins une fois par semaine). Ce chiffre est semblable à la moyenne nationale. Les actifs métropolitains télétravaillent plus souvent que les non métropolitains. Pour autant, au-delà de ce facteur géographique, ce sont les facteurs socioprofessionnels qui jouent : les cadres et professions intellectuelles télétravaillent davantage que les autres corps de métiers (artisans, commerçants, agriculteurs, professions intermédiaires, etc.). C'est par ailleurs la tranche d'âge des 35-49 ans qui télétravaille le plus.

Parmi les 29 % des actifs girondins qui déclarent faire du télétravail au moins quelques fois dans l'année, 43 % de leurs déplacements un jour de télétravail sont à destination d'un achat. Un jour où ils ne télétravaillent pas, cela concerne seulement 25 % de leurs déplacements. Cette plus grande part de déplacements pour achats chez les actifs en télétravail peut s'expliquer par différentes raisons, l'une d'elles étant le possible report de déplacements pour achats effectués le weekend sur un jour de semaine.

En Gironde, un télétravailleur parcourt ainsi en moyenne 35,5 kilomètres de moins un jour de télétravail qu'un jour de travail hors du domicile. Bien que cette diminution de la mobilité peut permettre de réduire l'empreinte carbone sur le département, des effets-rebond peuvent entrer en jeu : ce report des achats en semaine un jour de télétravail peut donc parfois uniquement créer ou décaler un déplacement, plutôt que de le supprimer.

Part des déplacements pour achats des actifs selon leur statut de travail – Ensemble de la Gironde



Pour en savoir plus sur le télétravail en Gironde, voir ces productions de l'a-urba :

[La Gironde à l'heure du télétravail, 2024](#)

[Télétravail et mobilités en Gironde, 2020](#)

PARTIE III Où va-t-on faire ses achats ?

Les habitudes de consommation en Gironde reflètent la diversité des territoires et des modes de vie. Cette partie propose d'explorer la spatialité des déplacements pour achats en Gironde, afin de donner des clés pour mieux comprendre les conséquences des déplacements pour achats en matière de mobilité, d'accessibilité et d'aménagement du territoire.

Des distances fluctuantes selon le type d'achat et le lieu de résidence

En moyenne, un Girondin parcourt une distance de 6 kilomètres pour aller réaliser un achat. Cette distance moyenne varie du simple au double entre les métropolitains et les non métropolitains : les premiers parcourent en moyenne 4 kilomètres par trajet, lorsque les autres parcourent 7 kilomètres. De manière générale, les Girondins effectuent donc des distances moyennement longues pour effectuer leurs achats.

L'EMC2 montre que les trajets de plus d'un kilomètre sont majoritairement réalisés en voiture, ce qui explique en partie la forte part modale de la voiture pour des motifs d'achats. Ainsi, 71 % des trajets de 2 à 5 kilomètres en Gironde sont faits en voiture. Cette part atteint même 84 % pour les trajets des non métropolitains, et monte à 87 % pour les trajets de plus de 5 kilomètres.

Cette distance moyenne varie également selon les types d'achats réalisés. Par exemple, on parcourt 7 kilomètres en moyenne pour rejoindre un grand commerce, lorsque l'on parcourt 4 kilomètres pour se rendre au marché. Quelle que soit la destination d'achat, les non métropolitains réalisent de plus grandes distances. Cela est notamment dû au plus grand éloignement entre les lieux de résidence, de travail et d'achat en contexte périurbain et rural.

Distance moyenne d'un déplacement lié aux achats (en kilomètres)

	 Métropolitains	 Non métropolitains	 Ensemble de la Gironde
Grand commerce	5 km	8 km	7 km
Petit et moyen commerce	3 km	7 km	5 km
Marché	3 km	6 km	4 km
Récupération d'achats faits à distance	5 km	10 km	8 km
Promenade, lèche-vitrine, leçon de conduite	3 km	3 km	3 km
Plusieurs motifs en centre commercial	6 km	18 km	12 km
Visite de commerces sans achats	4 km	8 km	6 km
Restauration	6 km	11 km	8 km
Moyenne générale	4 km	7 km	6 km

Des durées de déplacements variables

La durée moyenne d'un déplacement pour un motif d'achat en Gironde est de 18 minutes. Elle est quasiment la même pour les métropolitains (18 minutes) que les non métropolitains (17 minutes). Les Girondins se déplacent donc plus ou moins loin pour un achat selon leur lieu de résidence, mais à une durée similaire.

Ces durées identiques s'expliquent d'une part par une circulation plus dense en métropole, avec des vitesses plus limitées que dans le reste du département. Pour autant, c'est avant tout la structure territoriale qui joue ici un rôle majeur. En effet, la distance entre les commerces et les espaces résidentiels girondins hors métropole est plus grande et révèle les disparités d'accès aux services dans certains secteurs. Cette configuration est héritée de la fabrique urbaine adaptée à l'automobile qui a dominé ces dernières décennies, et du desserrement urbain qui a éloigné les habitats et les lieux de travail et de commerce.

La durée n'est pas la même selon la destination d'achats. Par exemple, la durée moyenne d'un déplacement vers un lieu de restauration est de 19 minutes, lorsqu'aller dans un petit commerce prend en moyenne 13 minutes. Ces durées de déplacements sont globalement similaires entre métropolitains et non métropolitains, excepté pour la promenade, la réalisation de plusieurs motifs en centre commercial et la visite de commerces sans effectuer d'achats.

Durée moyenne d'un déplacement lié aux achats (en minutes)

	 Métropolitains	 Non métropolitains	 Ensemble de la Gironde
Grand commerce	15 minutes	14 minutes	15 minutes
Petit et moyen commerce	13 minutes	13 minutes	13 minutes
Marché	15 minutes	14 minutes	14 minutes
Récupération d'achats faits à distance	17 minutes	15 minutes	16 minutes
Promenade, lèche-vitrine, leçon de conduite	34 minutes	29 minutes	31 minutes
Plusieurs motifs en centre commercial	21 minutes	26 minutes	23 minutes
Visite de commerces sans achats	23 minutes	19 minutes	21 minutes
Restauration	18 minutes	20 minutes	19 minutes
Moyenne générale	18 minutes	17 minutes	18 minutes

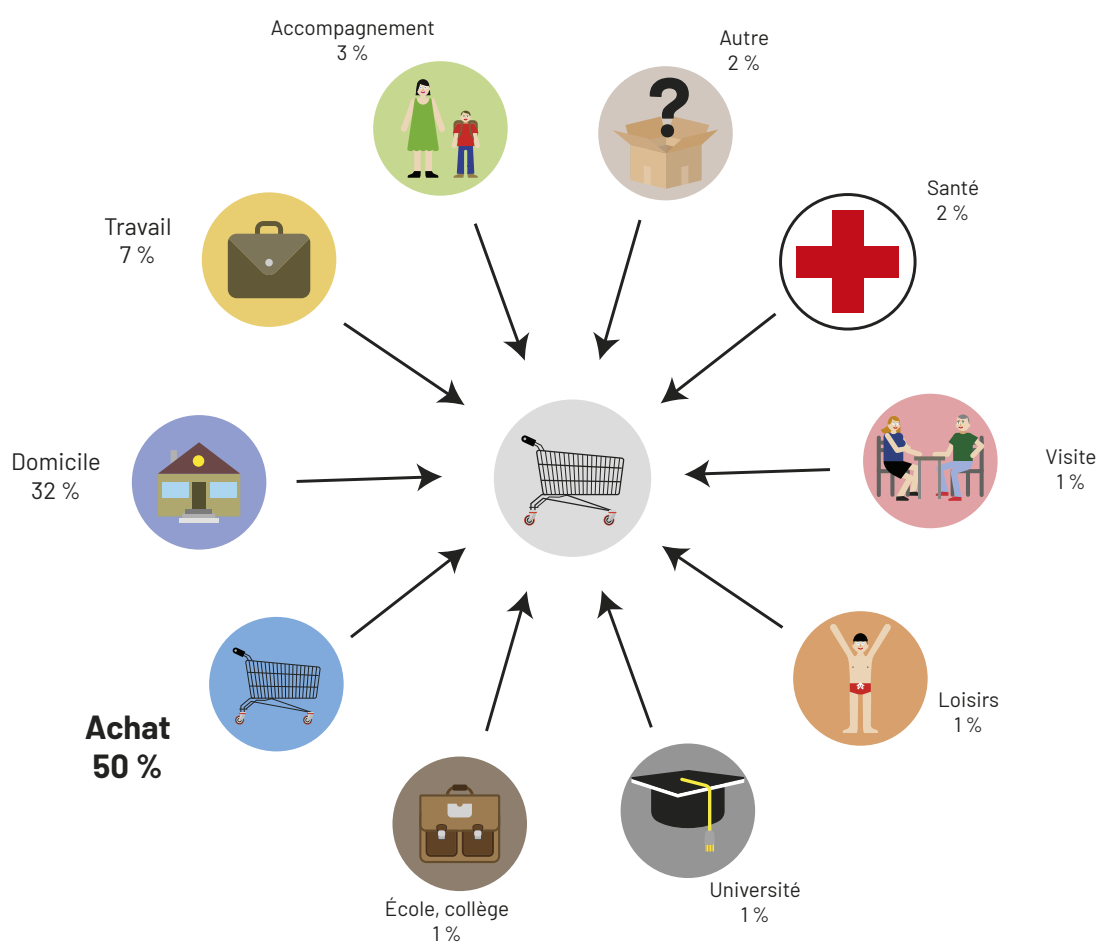
Les origines des déplacements liés aux achats, critère majeur du choix du lieu d'achat

En Gironde, 50 % des déplacements à destination d'un achat ont comme origine un autre lieu d'achat.

Viennent ensuite le domicile (32 %) et le lieu de travail (7 %). Cette répartition des origines des déplacements est similaire, quel que soit le lieu de résidence.

On peut en déduire que les déplacements pour achats se font majoritairement dans le cadre d'une chaîne de déplacements qui inclue plusieurs achats consécutifs.

Répartition des origines des déplacements pour achats - Ensemble de la Gironde



Quels sont les pôles générateurs d'achats sur le territoire ?

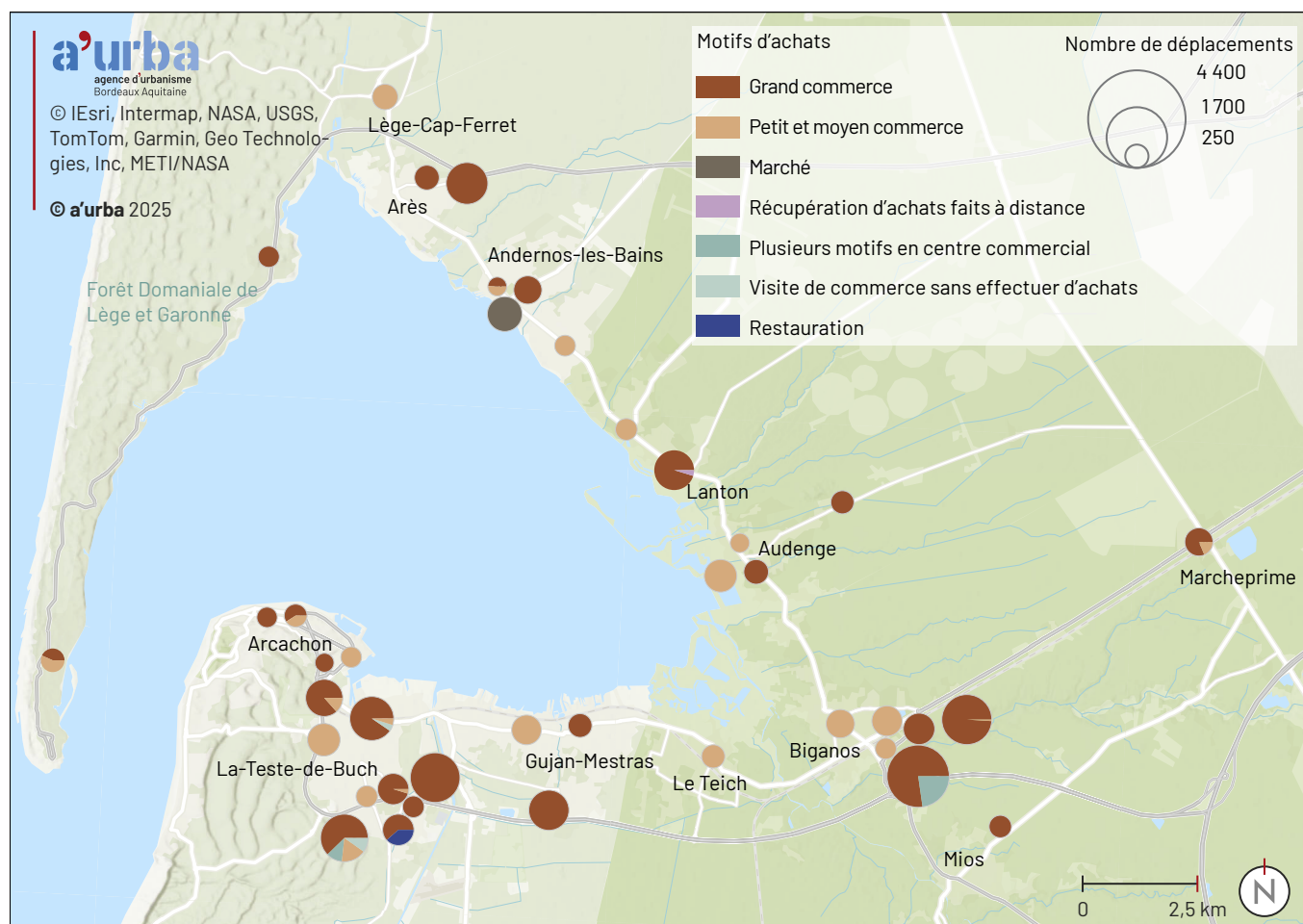
Cette dernière partie analyse les pôles générateurs de déplacements sur Bordeaux Métropole et le bassin d'Arcachon. Un pôle générateur de déplacement est une destination qui capte un nombre significatif de déplacements. Ainsi, tous les lieux d'achats ne sont pas des pôles générateurs de déplacement, mais les analyser permet de mieux comprendre vers quels espaces les déplacements se font sur un territoire. Les cartes et commentaires suivants se fondent sur l'analyse des plus gros pôles générateurs de déplacements en Gironde, identifiés par le Cerema selon la méthodologie de l'EMC² et en grande partie localisés sur la métropole bordelaise. D'autres pôles générateurs sont situés ailleurs en Gironde (à Libourne, Langon, etc.) mais ne seront pas ici discutés.

Carte 1 : Les pôles de déplacements pour achats du bassin d'Arcachon

Sur le bassin d'Arcachon, on observe un grand nombre de petits pôles générateurs de déplacements pour achats. Quelques gros centres commerciaux sont tout de même plus visités, en particulier le centre commercial de Biganos (2 847 déplacements), un magasin de bricolage à Biganos (1 839 déplacements) et le centre commercial des Océanides à la Teste-de-Buch (1 810 déplacements).

Le marché d'Andernos-les-Bains génère 890 déplacements quotidiens, ce qui en fait également l'un des pôles principaux.

Enfin, de nombreux petits et moyens commerces sortent du lot, comme les boulangeries d'Audenge et de Gujan-Mestras. Bien que ces pôles autour du bassin d'Arcachon drainent moins de déplacements que ceux de la métropole bordelaise, ils restent nombreux et variés.



Carte 2 : Les grands centres commerciaux de Bordeaux Métropole

À l'échelle de la métropole bordelaise, les principaux pôles générateurs de déplacements pour achats sont les centres commerciaux.

Bordeaux Lac est celui qui génère le plus grand nombre de déplacements, avec 10 500 déplacements quotidiens. Viennent ensuite Berlican Saint-Médard-en-Jalles, Mériadeck, Bouliac et Rives d'Arcin qui décomptent chacun plus de 5 000 déplacements, puis Bordeaux Saint-Louis et Mérignac Soleil avec 4 200 déplacements. Quatre Pavillons à Lormont (1 560 déplacements) et Pyrénées à Villenave-d'Ornon (2 603) sont des pôles plus modestes.

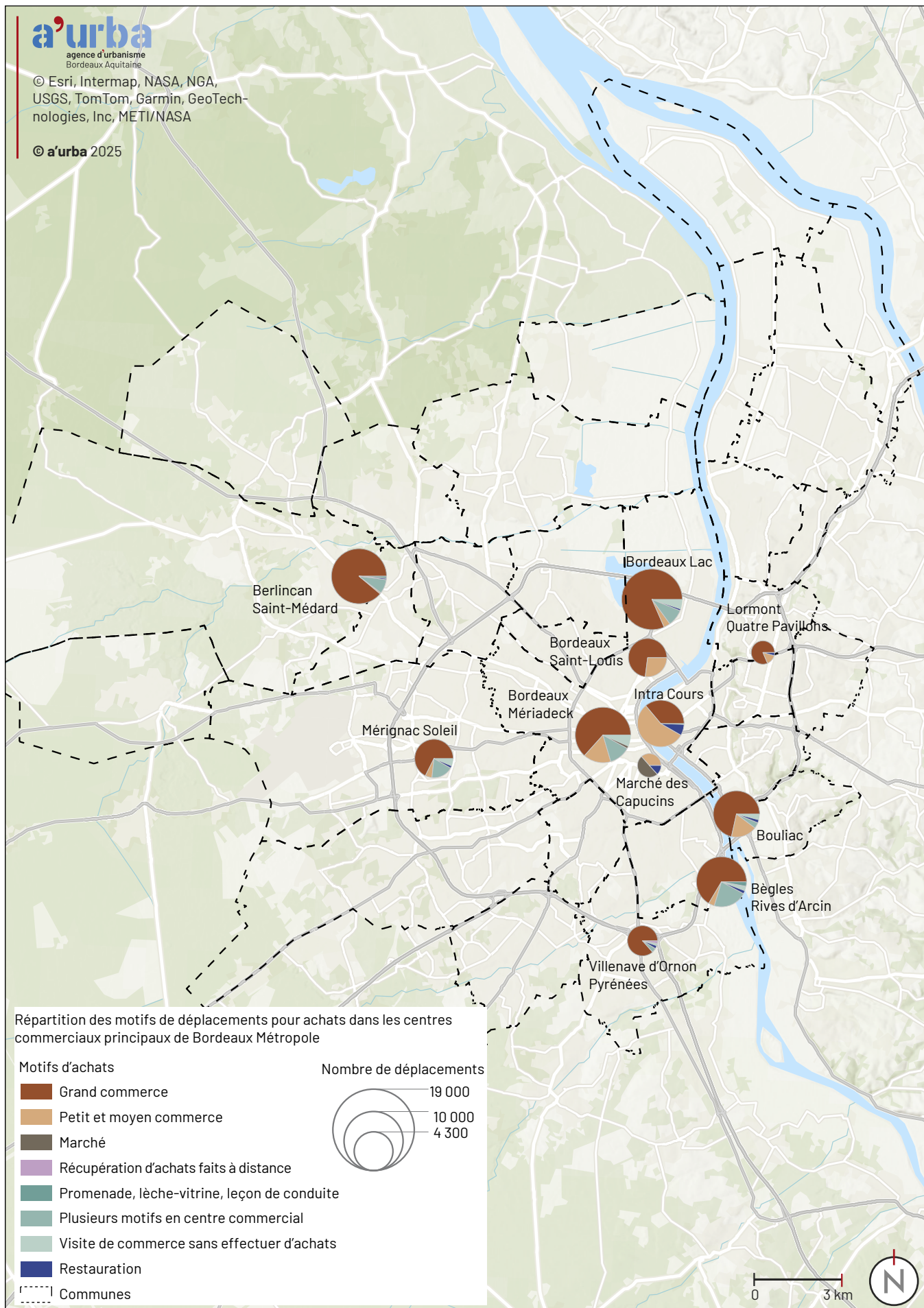
En parallèle, les pôles générateurs de déplacements pour achats dans l'hypercentre de Bordeaux ne sont pas en reste, générant 6 230 déplacements journaliers. Le marché des Capucins, plus discret, génère néanmoins 1 621 déplacements.

Les centres commerciaux métropolitains attirent principalement des déplacements pour réaliser des achats en grand commerce : ce type d'achats motive entre 63 % (Mériadeck) et 89 % (Lac) des déplacements.

Les petits et moyens commerces de ces centres commerciaux sont moins représentés dans les déplacements, et dépendent en réalité de leur présence ou non dans la galerie du centre commercial. Ainsi, ils motivent un quart des achats à Bordeaux Saint-Louis, mais seulement 3 % au Lac, principalement constitué de grands commerces.

Les déplacements pour se restaurer dans ces centres commerciaux sont minoritaires, et ne dépassent pas 4 % des déplacements.

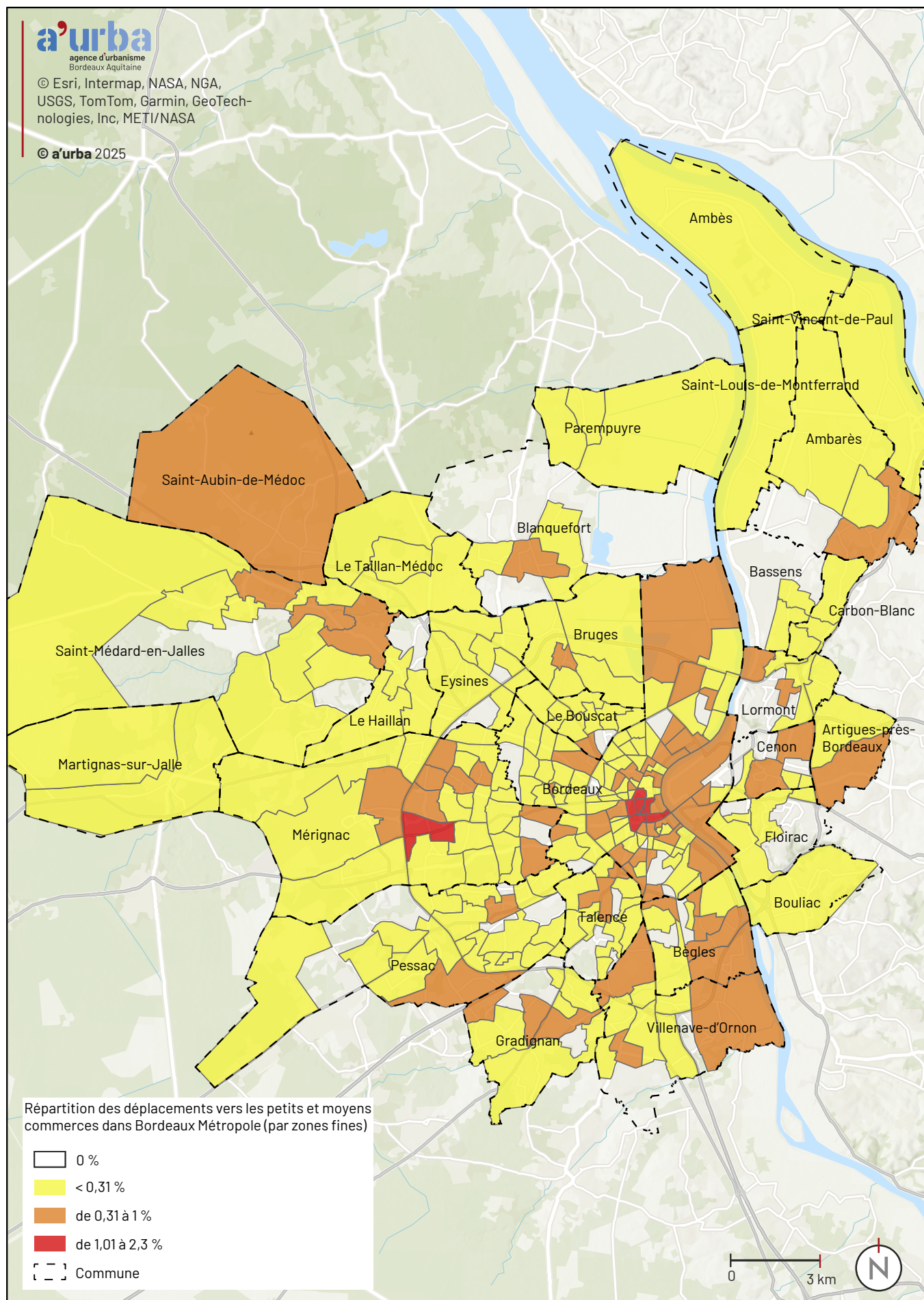
Dans le centre-ville de Bordeaux, ce sont au contraire davantage les petits moyens commerces qui motivent les déplacements (56 %), bien que les grands commerces restent bien représentés (36 %). La restauration motive 8 % des déplacements vers le secteur. Aux Capucins, 50 % des déplacements sont à destination du marché, 36 % à destination de petits et moyens commerces, et 13 % pour de la restauration.



Carte 3 : Les petits et moyens commerces dans Bordeaux Métropole

Les déplacements vers les petits et moyens commerces dans la métropole sont plutôt équitablement répartis. En effet, bien que davantage de déplacements soient effectués pour ce motif vers l'hypercentre bordelais et le secteur de Mérignac Soleil, chaque zone fine de la métropole génère entre 0 et 2,3 % des déplacements, ce qui montre une répartition plutôt homogène.

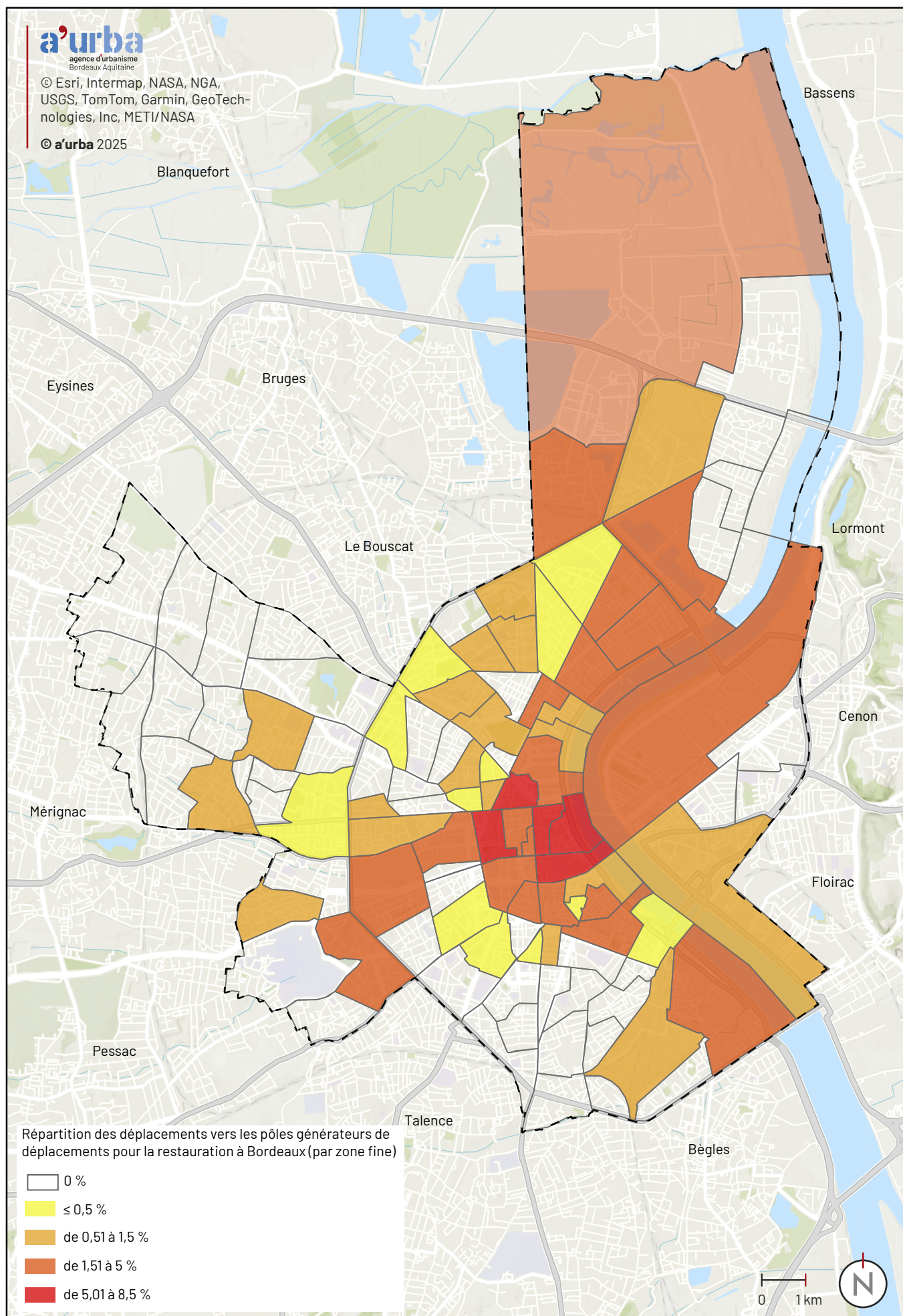
Les zones ne générant aucun déplacement pour achats sont principalement des espaces naturels ou des secteurs très spécifiques de la métropole, comme le port de Bassens et le secteur Ariane de Saint-Médard-en-Jalles.



Carte 4 : La restauration à Bordeaux

Bordeaux étant l'une des villes françaises possédant le plus grand nombre de restaurants par habitant, l'étude des déplacements vers les établissements de bouche permet de comprendre les mobilités dans la ville. Ces déplacements se font davantage vers l'hypercentre, dont certains secteurs accueillent 5 à 8 % du total des déplacements pour la restauration sur la commune.

D'autres quartiers ne possèdent aucun pôle générateur de déplacements de ce type, comme Caudéran ou encore Nansouty. En effet, ce sont des quartiers résidentiels accueillant peu de lieux de restauration considérés comme des pôles générateurs de déplacements.



Conclusion

Les déplacements liés aux achats occupent une place importante dans l'organisation des mobilités en Gironde. Avec 1,5 million de déplacements quotidiens, soit un tiers de l'ensemble des déplacements réalisés dans le département, ils constituent un révélateur des modèles de consommation et des pratiques de déplacement des Girondins.

Les petits et moyens commerces attirent plus d'un tiers des déplacements pour achats, devant les grands commerces et les activités plus spécifiques telles que la restauration. Par ailleurs, 7 % de ces déplacements ne débouchent sur aucun achat et relèvent davantage du lèche-vitrine ou de la promenade.

Les déplacements pour achats se distinguent par un recours moins marqué à la voiture que pour l'ensemble des déplacements. La voiture représente ainsi la moitié des trajets liés aux achats, contre 59 % tous motifs confondus. À l'inverse, la marche occupe 39 % de ces déplacements ; elle est donc largement pratiquée. Le vélo et les transports en commun restent quant à eux relativement peu utilisés pour ce motif.

Les pratiques de déplacements pour achats reflètent également certaines caractéristiques sociodémographiques du territoire. Ainsi, les femmes âgées de 35 à 49 ans constituent la tranche de la population se déplaçant le plus pour ce motif. Par ailleurs, la part des déplacements pour achats est plus forte chez les ménages de deux personnes et parmi les moins aisés financièrement. Pour autant, le nombre total de déplacements pour ce motif varie peu selon le niveau de revenu.

Au-delà des habitudes individuelles, ces pratiques mettent en lumière la configuration commerciale du territoire girondin. D'un côté, elles traduisent l'éloignement entre les pôles commerciaux et des zones résidentielles, notamment dans les espaces ruraux et périurbains, où les déplacements sont plus longs et majoritairement réalisés en voiture. De l'autre, elles montrent une forte fréquentation des petits et moyens commerces qui favorisent les déplacements piétons, de manière particulièrement marquée dans la métropole bordelaise.

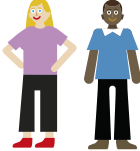
Dans la perspective des objectifs de réduction des émissions liées aux transports, ces constats invitent à repenser conjointement l'organisation commerciale et les conditions de déplacement. Le développement d'une offre commerciale de proximité, associée à des aménagements plus favorables à la marche, au vélo et aux transports en commun, apparaît comme un levier important pour réduire la dépendance à la voiture.

Alors que les pratiques d'achat évoluent sous l'effet du développement du commerce en ligne, du télétravail, des contraintes sur le pouvoir d'achat et du vieillissement de la population, la question de l'accessibilité des commerces de proximité devient plus que jamais stratégique. Cette évolution devra néanmoins s'accompagner d'une réflexion approfondie sur la logistique urbaine et les nouveaux modes d'approvisionnement, qui constitueront un enjeu majeur pour l'avenir du territoire girondin.

À retenir : Les déplacements liés aux achats en Gironde, c'est...



33 %
des 4,8 millions de déplacements
soit 1,5 million



0,97
déplacements par jour
par personne



36 %
vers des petits et
moyens commerces



31 %
vers des grands
commerces



50 %
de déplacements en voiture
50 % vers les *petits et moyens*
commerces
74 % vers les *grands commerces*



39 %
de déplacements à pied
38 % pour les déplacements vers
les *petits et moyens commerces*
17 % vers les *grands commerces*



18 minutes
la durée moyenne
d'un déplacement



6 km
la distance moyenne d'un
déplacement
Métropolitains : 4 km
Girondins hors métropole : 7 km

Autres études liées à l'exploitation de l'EMC²



Chefs de projet : Diégo Mermoud-Plaza, Louise Pichon-Collet / Sous la direction de : François Péron
Équipe projet : Anne Delage, Caroline de Vellis, Valérie Diaz.
Conception graphique : Olivier Chaput