

## Analyse des services de la DG Mobilité de Bordeaux métropole

### Premiers résultats consolidés de l'enquête ménages déplacements « intermédiaire »

Tous les deux ans, l'ensemble des collectivités et l'Etat s'associent pour réaliser auprès de la population une grande enquête ménage déplacements qui permet de donner une vision exhaustive des pratiques de mobilité sur le territoire de la Métropole. Cette très grosse base de données sert ensuite de source principale pour nos études, par exemple quand il s'agit de calculer le potentiel d'une nouvelle liaison de transports en commun.

La dernière enquête ménages déplacement a eu lieu en 2009 et a donné les résultats suivants concernant la part modale (le % des déplacements des habitants de la Métropole selon les modes de transport) :

Mode	Part modale 2009 pour les déplacements des habitants de Bordeaux Métropole
Voiture	59%
Marche à pied	24%
Transports en commun	11%
Vélo	4%
2 roues motorisées	1%
autres	1%

Ces résultats constituaient déjà un résultat encourageant car la part modale voitures avait diminué de 5 points depuis 1999 où elle était à 64%. C'était la première fois que la part modale de la voiture baissait dans notre agglomération depuis les années 50.

La nouvelle grande enquête ménages déplacement est prévue pour l'automne 2020 et permettra de nous situer par rapport aux très ambitieux objectifs de notre Plan Climat (voiture : 45%, marche à pied : 25%, vélo : 15%, TC : 15%).

Il nous a néanmoins semblé nécessaire de réaliser une nouvelle enquête « intermédiaire » au début de cet automne afin de voir où nous nous situons et comment les choses ont évolué depuis 2009.

Entre mi-septembre et mi-octobre, un panel de 3 000 habitants de Bordeaux Métropole, représentatif de sa population, a donc été interrogé très précisément sur ses déplacements.

Cette enquête est « simplifiée » par rapport à une enquête normale, car un peu moins de questions sont posées et personne n'a été interrogé en dehors de la Métropole.

Les résultats sont les suivants :

- La mobilité a augmenté : nous passons en moyenne de 3,88 déplacements/habitant/jour en 2 009 à 4,35 déplacements/habitant/jour en 2017 ;
- La mobilité voiture a diminué très sensiblement : en 2 009, chaque habitant de Bordeaux Métropole faisait en moyenne 2,29 déplacements/jour en voiture. En 2017, ce chiffre est tombé à 2,16 déplacements/jour en voiture (- 5,6%) ;
- Cette baisse de la mobilité voitures touche 13 des 19 secteurs d'étude par lesquels nous avons découpé le territoire de la Métropole. Elle concerne aussi bien des secteurs centraux dans Bordeaux que des secteurs périphériques. Ainsi :
  - o La mobilité voiture dans le quartier Bastide est passé de 1,61 déplacements/jour en voiture par habitant à 1,39 (-14%) ;

- La mobilité voiture sur le secteur Cenon-Floirac est passé de 2,36 déplacements/jour en voiture par habitant à 2,29 (-3%) ;
- La mobilité voiture sur le secteur Gradignan-Villenave d'Ornon est passé de 3,22 déplacements/jour en voiture à 2,85 (-11%)
- La mobilité des modes alternatifs a largement augmenté :
  - La mobilité marche à pied explose de 0,93 déplacement/jour/habitant à 1,26 (+65%) ; Elle augmente dans 18 des 19 secteurs d'étude.
  - La mobilité TC augmente de 0,38 déplacement/jour/habitant à 0,51 (+34%) ;
  - La mobilité vélo double de 0,14 déplacement/jour/habitant à 0,33 (+135%) ; Il augmente dans 17 des 19 secteurs d'étude.
- La mobilité en 2 roues motorisées baisse : elle passe de 0,06 déplacement/jour/habitant à 0,04 (- 50%)

En part modale, cela donne le tableau suivant :

Mode	Part modale 2017 pour les déplacements des habitants de Bordeaux Métropole
Voiture	50% (en fait 49,6%)
Marche à pied	29%
Transports en commun	12%
Vélo	8%
2 roues motorisées	1% (en dessous)
autres	1%

Ces résultats marquent donc une nette évolution depuis 2009 :

- Pour la première fois, moins d'1 déplacement sur 2 est réalisé en voiture !
- Les transports en commun poursuivent leur progression. A noter que celle-ci s'est considérablement accélérée depuis trois ans (~+6% d'augmentation de la fréquentation du réseau/an sur les trois dernières années) et que nous devrions, si nous maintenons ce rythme, voir la part modale évoluer très positivement d'ici 2020.
- Les modes actifs explosent et témoignent d'un véritable changement des pratiques : +9 points cumulés pour le vélo et la marche à pied. Comme pour les TC, le vélo suit une progression exponentielle ces trois dernières années qui devrait se traduire en 2020 par un nouveau bond de la part modale ;
- Les 2 roues motorisés sont plutôt à la baisse et laissent la place aux nouvelles pratiques de mobilité (trottinettes, rollers etc...)

Ceci étant dit, on peut se demander pourquoi, au regard de ces chiffres, la congestion routière augmente. Les raisons en sont les suivantes :

- Si pour chaque habitant en moyenne l'usage de l'automobile diminue, il faut aussi prendre en compte que la population augmente dans la Métropole ;

- En outre, il n'est ici question que des déplacements des habitants de la Métropole. Mais il faut aussi prendre en compte l'impact des habitants hors Métropole sur la congestion : alors que la croissance de la population hors Métropole est plus forte que dans la Métropole, les périurbains n'ont à leur disposition quasiment aucune solution alternative à la voiture. Pour mémoire, le réseau TER de l'ensemble de toute l'ancienne Aquitaine ne draine chaque jour que 40 000 voyageurs : c'est largement insuffisant. Cet afflux de voitures venant de l'extérieur de la Métropole vient saturer une rocade sous capacitaire du fait de ses encore trop nombreuses sections à 2x2 voies et d'un pont Mitterrand sous dimensionné (voir ci-dessous)