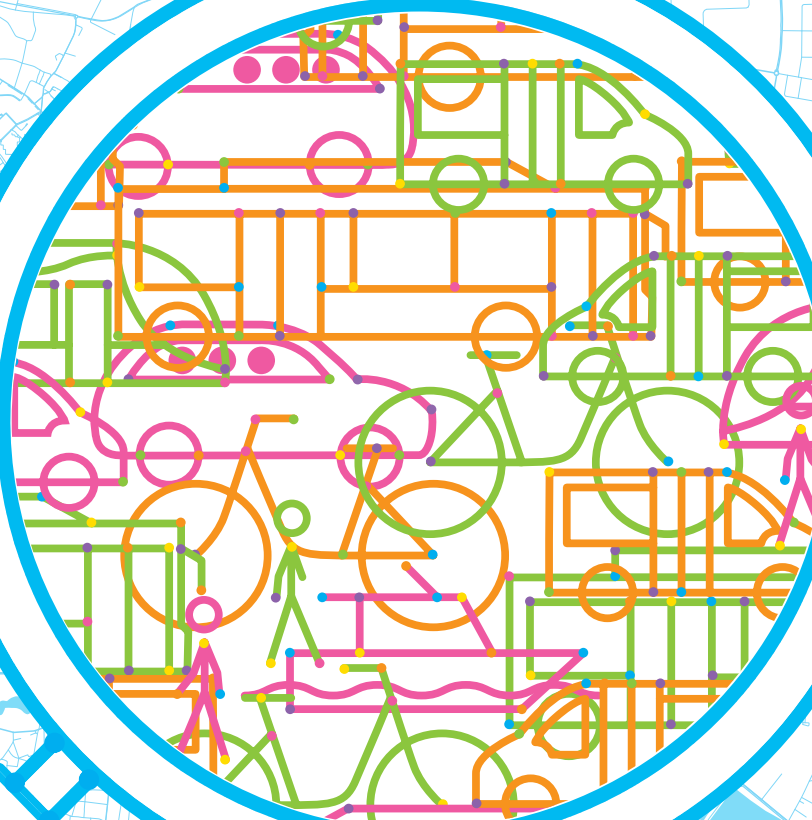


ENQUÊTE MOBILITÉ MÉNAGES 2017



LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	2
MÉTHODOLOGIE.....	3
MISE EN REGARD DE L'EMD 2009 ET DE L'EDA 2017.....	5
HYPOTHÈSES et PRÉCAUTIONS de LECTURE du DOCUMENT.....	6
LEXIQUE.....	7
GRANDS ENSEIGNEMENTS.....	9
CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES MÉTROPOLITAINS.....	10
LES DÉPLACEMENTS DES MÉTROPOLITAINS.....	13
1. Des habitants se déplaçant de plus en plus.....	13
2. Combien de déplacements les Métropolitains réalisent-ils par jour ?.....	13
3. Comment se déplacent les Métropolitains ?.....	16
4. Pourquoi les Métropolitains se déplacent-ils ?.....	18
5. Quand les Métropolitains se déplacent-ils ?.....	20
DISTANCES ET DURÉE.....	21
1. Généralités.....	21
2. Durée et portée moyenne des déplacements.....	21
3. Répartition modale des déplacements en fonction de la distance.....	23
4. Le budget temps de déplacements journaliers par personne.....	25
5. Distances parcourues quotidiennement par les Métropolitains.....	26
LES FLUX DE DÉPLACEMENTS.....	28
1. Les flux non analysés lors du parallèle avec à l'EMD 2009.....	28
2. Les modes de déplacement selon leur origine/destination.....	29
3. Les Métropolitains réalisent 865 000 déplacements en marche à pied quotidiennement.....	29
4. Les flux des déplacements mécanisés.....	31
Flux des déplacements mécanisés tous modes (supérieur à 30 000).....	31
Flux de déplacements en voiture particulière (supérieur à 30 000).....	32
Flux des déplacements en Transports Collectifs Urbains.....	33
Flux des déplacements à vélo.....	34
5. Les flux d'échanges entre les deux rives réalisés par les métropolitains.....	35
LE COMPORTEMENT DES MÉTROPOLITAINS.....	38
1. Rappel des définitions.....	38
2. Les déplacements intermodaux.....	38
3. Les comportements des métropolitains.....	38
IMPACT DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE.....	39
ANNEXE : tableaux récapitulatifs des données des Métropolitains.....	40

AVANT-PROPOS

Une Enquête Ménages est réalisée selon une méthodologie standardisée CEREMA. Elle permet de dresser une photographie des comportements de la population d'un territoire.

Le CEREMA – Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement- est un établissement implanté au cœur des territoires.

Ses experts constituent un réseau scientifique et technique du Ministère de la transition écologique et solidaire et du Ministère de la cohésion des territoires en charge notamment d'établir les normes et instructions dans les domaines d'action de ces Ministères.

Il existe différents types d'Enquêtes Ménages dont les Enquêtes Ménages Déplacements - EMD- et les Enquêtes Déplacements Allégée- EDA.

Réalisée sur un territoire finement découpé, une Enquête Ménages Déplacements dure environ 20 semaines, elle s'effectue en face à face auprès de l'ensemble des personnes de 5 ans et plus composant le ménage pendant 1 à 2 heures d'entretien, elle permet ainsi d'obtenir un recueil riche.

Une Enquête Déplacements Allégée se réalise par téléphone sur une période de 6 semaines auprès de la population de secteurs élargis. Elle s'effectue par téléphone sur une durée de 20 minutes auprès d'une personne ou deux personnes de 5 ans et plus du ménage selon la taille de celui-ci.

Le fait de recueillir les données par téléphone, donc de réduire le temps d'échange ne permet pas d'avoir un recueil aussi riche que pour une EMD, cependant les questions posées sont communes aux deux types d'enquête.

L'EDA dont le coût est moindre que celui d'une EMD, recueille, entre deux EMD, des informations permettant d'estimer les évolutions des principaux indicateurs que sont les parts modales, les motifs de déplacements, la motorisation, etc..

Il est à noter que la professionnalisation des enquêteurs par téléphone permet d'obtenir des recueils de très bonne qualité.

Bien que les données issues de ces deux types d'enquêtes soient compatibles, des différences de méthodologies entre une EMD et une EDA induisent des précautions d'analyse pour réaliser le parallèle entre les deux enquêtes.

Des EMD auprès des résidents de l'agglomération bordelaise (96 communes) ont été réalisées en 1967, 1978, 1980, 1990, 1998 et 2009.

En 2017, la Métropole a effectué une EDA auprès de ses habitants. Ce document a pour objectif d'en communiquer les principaux résultats, et en particulier de mettre en valeur les évolutions par rapport à ceux de l'EMD 2008

Direction en charge de l'enquête :
Direction Générale Mobilité- Direction Infrastructures Déplacements

MÉTHODOLOGIE

Qui ?

Les habitants des 28 communes constituant Bordeaux Métropole

Quoi ?

Tous leurs déplacements du jour ouvré (du lundi au vendredi) réalisés la veille de l'enquête.

Où ?

Le territoire de Bordeaux Métropole a été découpé en 19 secteurs compatibles avec le découpage de l'EMD 2009

Quand ?

Du 12 sept 2017 au 20 octobre 2017 (6 semaines – hors période de vacances et perturbations)

Comment ?

Le groupement Test/Edfield a réalisé l'enquête pour le compte de Bordeaux Métropole avec assistance du CEREMA.

Les ménages sélectionnés aléatoirement ont été destinataires d'un courrier de la Métropole accompagné d'une plaquette explicative précisant l'intérêt de participer à l'enquête. Après prise de rendez-vous les personnes acceptant l'entretien ont été contactées pour réaliser l'enquête par téléphone.

Combien ?

Environ 3100 personnes enquêtées et 13 000 déplacements tout modes recensés, avec intégration de coefficients pour redresser les données recueillies afin de les étendre à l'ensemble de la population métropolitaine.

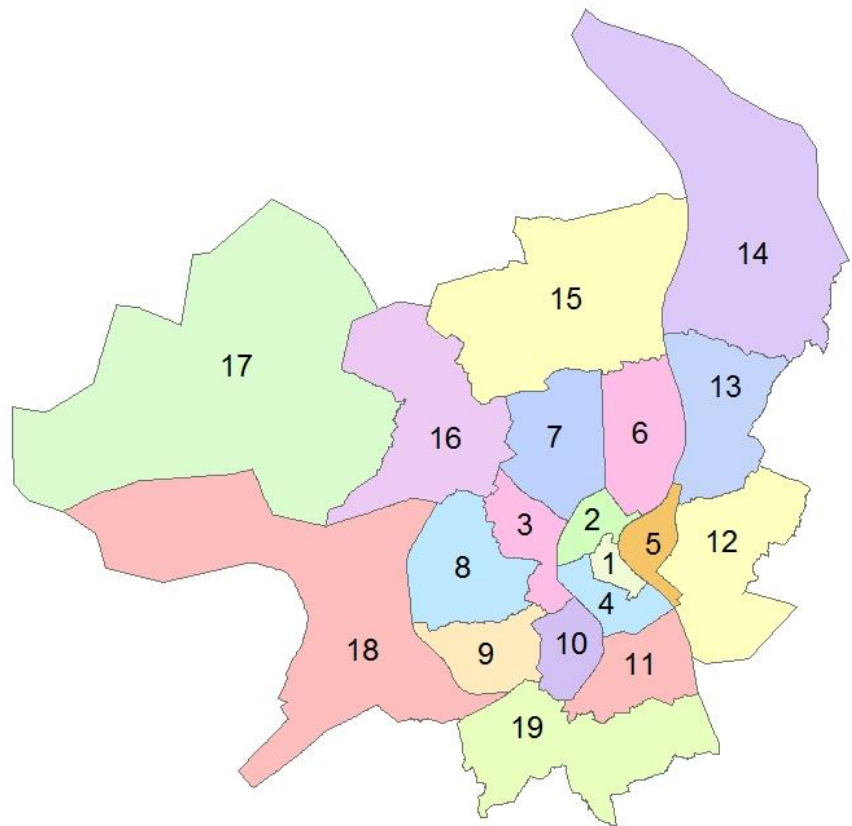
Pourquoi ?

Afin de mesurer par des indicateurs l'impact des projets de transports et les nouvelles pratiques de mobilité des métropolitains, en comparant avec les résultats de l'enquête ménages réalisée en 2009

La sectorisation de l'EDA

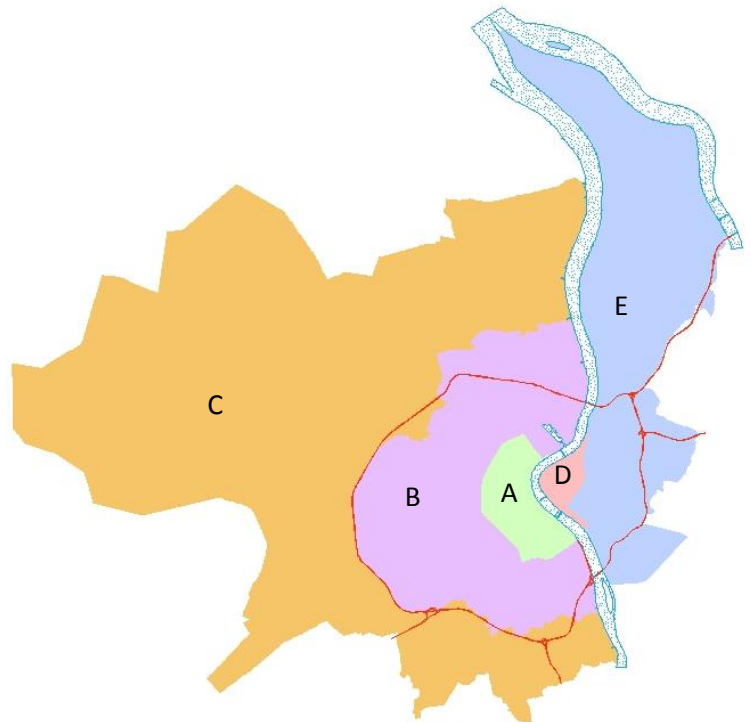
Les 19 secteurs de tirage et les communes

Secteur	Communes
1-2-3-4-5-6	Bordeaux
7	Le Bouscat Bruges
8	Mérignac intra rocade
9	Pessac intra rocade
10	Talence
11	Bègles Villenave d'O. intra rocade
12	Artigues Bouliac Cenon Florac
13	Bassens Carbon-Blanc Lormont
14	Ambarès L. Ambès St Louis M. St Vincent de P.
15	Blanquefort Parempuyre
16	Eysines Le Haillan Le Taillan M.
17	St Aubin de M. St Médard en J.
18	Martignas sur J. Mérignac extra rocade Pessac extra rocade
19	Gradignan Villenave d'O. extra rocade



Les grands secteurs

Grand Secteur	Dénomination	Secteurs de tirage
A	Intra boulevards	1+2+4
B	1 ^{ère} couronne entre boulevards et rocade	3+7+8+9 +10+11
C	2 ^{ème} couronne Extrarocade rive gauche	15+16+17 +18+19
D	Bordeaux rive droite	5
E	rive droite hors Bordeaux	12+13+14



MISE EN REGARD DE L'EMD 2009 ET DE L'EDA 2017

Les deux enquêtes validées ont été réalisées selon des méthodologies standardisées, propres à chacune d'entre elles. Toutefois, les questions sont communes, celles de l'EDA se retrouvant dans celles de l'EMD.

Les découpages sectoriels du territoire métropolitain sont compatibles, ainsi les 19 secteurs de l'EDA sont l'agrégation des 61 secteurs de l'EMD.

Les questions posées lors de l'EDA ont été posées lors de l'EMD 2009, hormis deux questions locales portant sur la politique du stationnement en cœur de ville.

Du fait de la méthodologie de l'enquête par téléphone, toutes les personnes constituant les ménages n'étant pas interrogées, les analyses sur les ménages ne peuvent pas être approfondies, seules les analyses sur les personnes et leurs déplacements peuvent être détaillées.

En 2009 les déplacements ayant l'origine et la destination hors département de la Gironde n'ont pas été recensés. En 2017 tous les déplacements des Métropolitains ont été enquêtés. Il existe cependant une possibilité d'isoler ces déplacements hors département au sein du recueil de l'EDA pour mettre en perspectives les indicateurs respectifs des deux enquêtes.

Résidents de la Métropole	2009	2017
Nbre de ménages enquêtés	5000	2600
Nbre de personnes enquêtées	10 800	3100
Nbre de déplacements enquêtés	39 000	13 000
Nbre de secteurs métropolitains	62	19
Nbre de semaines de l'enquête	20 semaines	6 semaines
Durée du questionnaire par ménage	entre 45 minutes et 1 heure	20 minutes
Type d'enquête	EMD (Face à Face)	EDA (téléphone)

HYPOTHÈSES et PRÉCAUTIONS de LECTURE du DOCUMENT

Afin de pouvoir mettre en parallèle les enquêtes de 2009 et 2017, les données utilisées extraites portent sur :

- les résidents des 28 actuelles communes de la Métropole,
- leurs déplacements au sein d'un territoire commun dénommé dans le document territoire d'étude comprenant :

- les déplacements intra Métropole,
- les échanges entre la Métropole et le reste du Département de la Gironde.

Les déplacements des métropolitains sur ce territoire représentent 98% de l'ensemble de leurs déplacements un jour ouvré moyen.

Les déplacements des Métropolitains					
ORIGINE	DESTINATION	EMD 2009	EDA 2017	EMD 2009	EDA 2017
Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	2 396 125	2 787 344	93,0%	92,5%
Bordeaux Métropole	Gironde (hors Métropole)	68 485	81 497	2,7%	2,7%
Gironde (hors Métropole)	Bordeaux Métropole	70 009	82 068	2,7%	2,7%
Bordeaux Métropole	France (hors Gironde) et Etranger	7 848	9 858	0,5%	0,3%
France (hors Gironde) et Etranger	Bordeaux Métropole	12 686	15 896	0,3%	0,5%
Gironde (hors Métropole)	France (hors Gironde) et Etranger	339	1 075	0,0%	0,0%
France (hors Gironde) et Etranger	Gironde (hors Métropole)	758	1 191	0,0%	0,0%
Gironde (hors Métropole)	Gironde (hors Métropole)	19 171	34 007	0,7%	1,1%
		2 575 421	3 012 936		
France (hors Gironde) et Etranger	France (hors Gironde) et Etranger	<i>non enquêté</i>	50 465		
			3 063 401		

Attention

Du fait des différences méthodologiques des deux enquêtes (EMD 2009 et EDA 2017) dont la durée de l'enquête de terrain (20 semaines pour l'EMD, 6 semaines pour l'EDA), le nombre de personnes enquêtées (totalité du ménage pour l'EMD, 1 ou 2 personnes du ménage pour l'EDA), et le découpage du territoire métropolitain (en macrozones pour l'EDA), il est important à la lecture de ce document de retenir que les mises en regard des données permettent d'estimer des évolutions plus que d'établir des comparaisons fines.

L'échantillon de l'EDA étant 4 fois plus petit que celui de l'EMD, la taille de l'intervalle de confiance des données de l'EDA (et donc la marge d'erreur) est plus grande que celle des données de l'EMD.

Les analyses comparatives du document prennent en compte ce point, en s'appuyant pour l'ensemble des chiffres sur les moyennes calculées sans prise en compte des indicateurs de confiance et en indiquant, quand cela s'avère nécessaire, les éventuelles précautions de lecture qui s'imposent.

LEXIQUE

Déplacement : action d'une personne se rendant d'un lieu -origine- à un autre lieu - destination- pour un motif donné.

Trajet : lors d'un déplacement, un ou plusieurs modes mécanisés peuvent être utilisés successivement, chaque partie du déplacement utilisant un mode mécanisé est appelé trajet.

Mode : mode de déplacement utilisé par la personne.

Quand une personne réalise un déplacement comprenant plusieurs trajets donc avec différents modes, on parle de déplacement intermodal et le mode du déplacement est le mode principal selon la classification hiérarchique standard suivante :

code	description du mode
Tram	Passager de tramway (réseau de Bordeaux Métropole)
BU	Passager de bus urbain (réseau de Bordeaux Métropole)
Autres TC	Passager SNCF
Autres TC	Passager des transports collectifs départementaux (réseau TransGironde)
Autres TC	Passager d'autres autocars interurbains (dont lignes régionales, ...)
Autres	Transport employeur (exclusivement)
Autres	Passager de taxi
Autres	Conducteur de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)
Autres	Passager de fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés)
Autres	Autres modes (tracteur, engin agricole, quad, etc)
VPC	Conducteur de véhicule particulier (VP)
VPP	Passager de véhicule particulier (VP)
2RM	Conducteur de 2 ou 3 roues motorisés = 50 cm3
2RM	Passager de 2 ou 3 roues motorisés = 50 cm3
2RM	Conducteur de 2 ou 3 roues motorisés < 50 cm3
2RM	Passager de 2 ou 3 roues motorisés < 50 cm3
Vélo	Conducteur de Vélo Libre Service
Vélo	Conducteur de vélo
Vélo	Passager de vélo
Autres	Roller, skate, trottinette
Autres	Fauteuil roulant
Autres	Passager d'un autre réseau de bus urbain
Autres	Transport fluvial ou maritime
Autres	Avion
MàP	Marche à pied

Ainsi, le mode principal « Marche à Pied » traduit le fait que la personne interrogée a réalisé l'intégralité de son déplacement en marche à pied. Les trajets d'accès à un autre mode réalisés en marche à pied ne sont pas pris en compte pour la définition du mode principal.

Par exemple :

Une personne part de son domicile à pied pour prendre sa voiture, elle se gare à 200m de son travail et parcourt ces 200 m à pied : son déplacement est affecté au mode principal « voiture », aucun déplacement « marche à pied » n'est comptabilisé.

Une personne part de son domicile à vélo et se gare à un arceau à 50m de son travail, et parcourt ces 50 derniers mètres à pied : de même, son déplacement est affecté au mode principal « vélo », aucun déplacement « marche à pied » n'est comptabilisé.

Une personne part de son domicile à vélo, il rejoint un collègue avec qui il covoiture, il termine son déplacement en « voiture passager », son déplacement affecté au mode principal « voiture passager » et plus généralement « voiture », aucun déplacement « vélo » n'est comptabilisé.

Les modes mécanisés rassemblent tous les modes sauf la marche à pied.

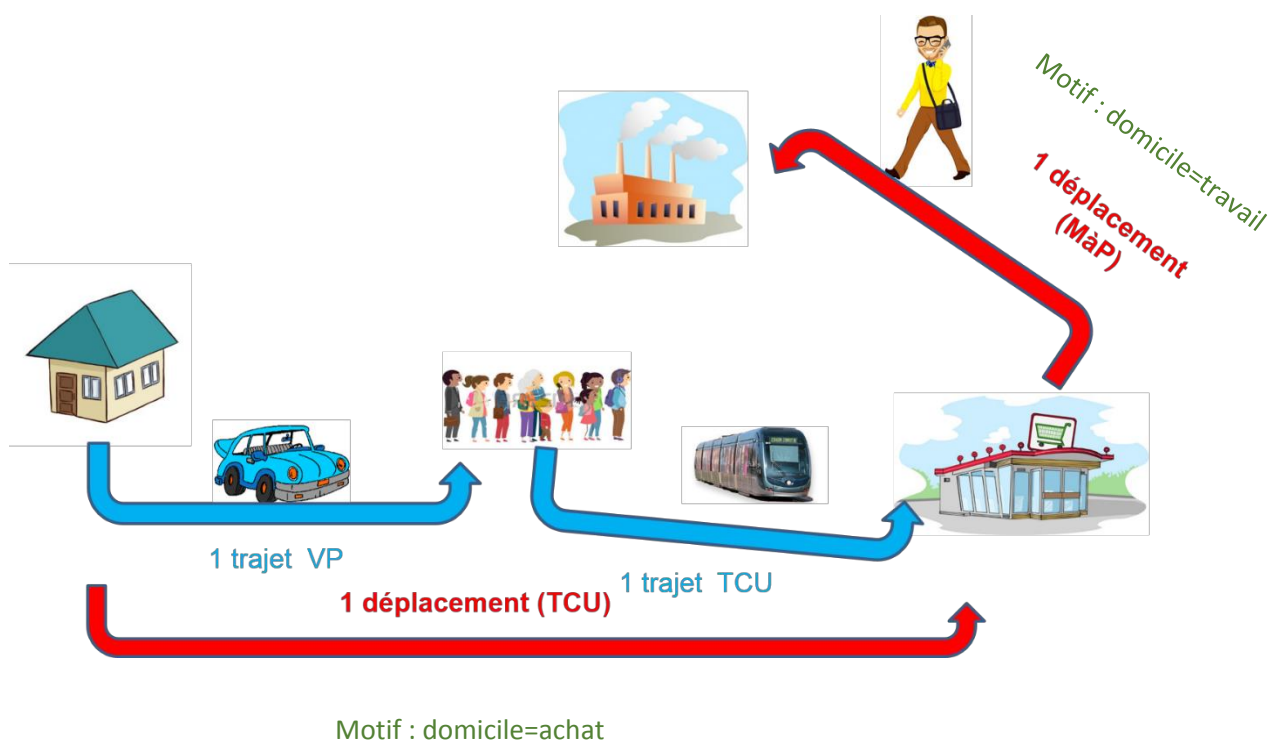
Motif : Chaque déplacement est réalisé pour un motif donné, il comporte un motif à l'origine et un motif à l'arrivée. Exemple : domicile > travail.

Les principaux motifs sont : domicile, travail, études, santé-démarche, achats, loisirs, visite, accompagnement, autres.

Selon la méthodologie standard, l'analyse des motifs se réalise à partir des déplacements ayant pour origine ou destination le domicile. Les motifs des autres déplacements sont appelés : motifs secondaires.

Conventionnellement, les motifs de déplacements par exemple domicile>travail et travail>domicile sont appelés génériquement des motifs domicile=travail.

Illustration de déplacements



GRANDS ENSEIGNEMENTS

(Moyenne jour ouvré sur le périmètre des 28 communes de la Métropole des déplacements des Métropolitains en lien avec la Métropole)

Taux de motorisation : 1.25
Équipement vélo 1.31

370 000 ménages résident sur le territoire métropolitain, soit + 14% par rapport à 2009.

Chaque ménage dispose de 1,25 voiture, contre 1,23 en 2009.

Le parc de véhicules a augmenté de 16% entre 2009 et 2017, soit + 63 000 véhicules particuliers. Les ménages métropolitains possèdent 83 100 vélos (pour les personnes de 11 ans et plus), soit + 26% par rapport à 2009, le taux d'équipement en vélos des ménages a augmenté passant de 1,25 en 2009 à 1,31 en 2017.

4,2 déplacements par jour

Un métropolitain de 5 ans et plus réalise en moyenne 4,2 déplacements par jour – contre 3,8 en 2009. Un jour moyen de 2009, les résidents des 28 communes avaient effectué

2 535 000 déplacements. En 2017 ce chiffre a augmenté de +16% soit 2 951 000 déplacements. Les métropolitains sont plus nombreux à se déplacer quotidiennement : en effet en 2009 10% de la population ne se déplaçait pas, en 2017 seulement 6% de la population ne se déplace pas un jour ouvré moyen.

69,4 minutes par jour
à se déplacer

Le budget-temps d'un métropolitain, c'est-à-dire le temps passé quotidiennement par un métropolitain à se déplacer est de 69,4 minutes contre 60,7 minutes en 2009, soit un peu plus de 8 minutes

supplémentaires en 8 ans.

1 déplacement moyen
quotidien fait 3,9 km et
dure 17,3 min

La portée moyenne d'un déplacement quotidien d'un métropolitain a diminué de 11% entre 2009 et 2017, mais sa durée a augmenté de 3,7%.

Les Métropolitains utilisent
de moins en moins la
voiture au profit du vélo,
des transports collectifs et
de la marche à pied

49% des déplacements se font en voiture contre 59% en 2009, ce qui représente 45 900 déplacements en voiture en moins. Le nombre de déplacements à vélo a doublé entre 2009 et 2017, la part modale du vélo passant de 4% en 2009 à 8% en 2017. Les déplacements en Marche à Pied et en Transports Collectifs ont été multipliés par 1,4. Ces évolutions semblent significatives

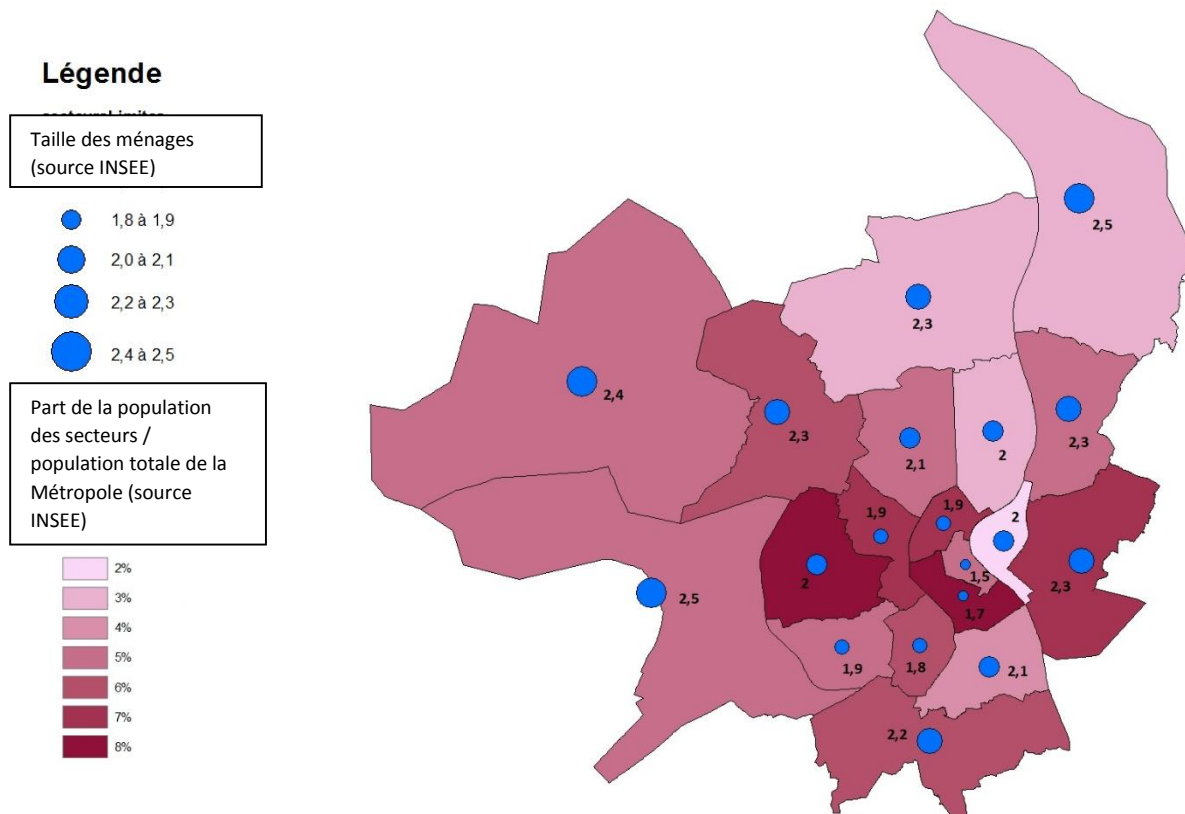
malgré les différences de périodes d'enquête.

CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES MÉTROPOLITAINS

743 750 personnes en 2017 soit une augmentation de 6% de la population en 8 ans ; constituant **367 750** ménages soit + 12% par rapport à 2009.
(Source INSEE)

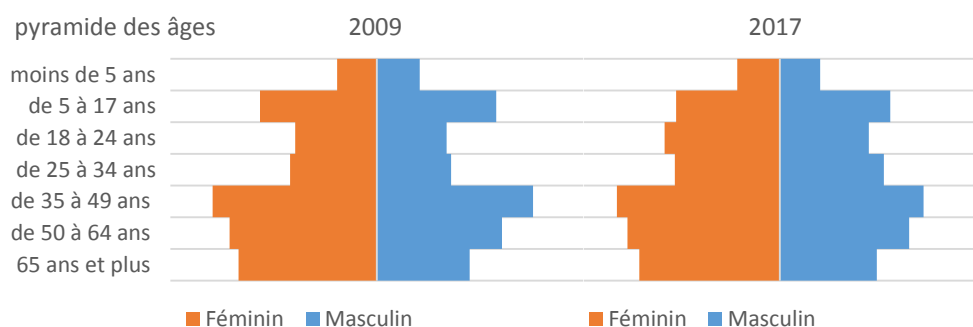
La taille des ménages a légèrement baissé sur l'ensemble du territoire métropolitain (2.02 personnes contre 2.18 en 2009).

La carte suivante représente la répartition de la population et taille des ménages selon le secteur de résidence :



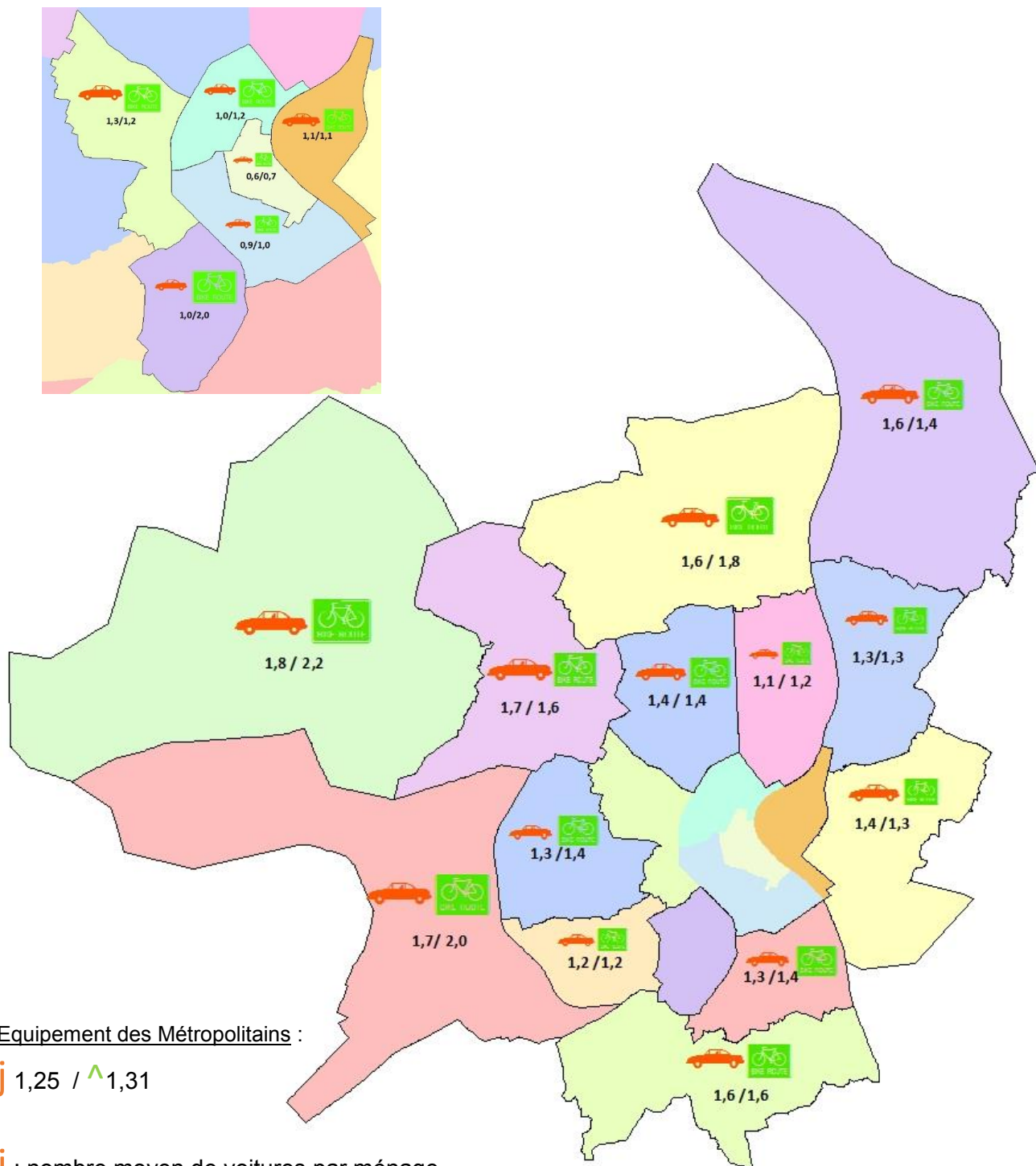
Les pyramides des âges (source INSEE) de 2009 et 2017 montrent :

- en 2017 par rapport, une légère baisse de la tranche d'âge féminine des 5-17 ans et une augmentation de la tranche d'âge féminine des 18-24 ans,
- une augmentation des tranches masculines de 18-24 ans et des 25-34 ans.



1,31 : c'est le taux moyen de vélos possédés par ménage en 2017 contre 1,25 en 2009.
 En 2017, les Métropolitains possèdent **83 100** vélos, soit + 26% par rapport à 2009 (+ 17 200 vélos).

1,25 voitures à disposition par ménage (contre 1,23 en 2009). Le nombre de voitures a augmenté de 16% soit + **63 000** véhicules, la plus forte augmentation est de + 22% pour les ménages Rive droite hors Bordeaux. On note que plus on s'éloigne de la première couronne plus les ménages ont de voitures à leur disposition.



Equipement des Métropolitains :

j 1,25 / ^ 1,31

j : nombre moyen de voitures par ménage

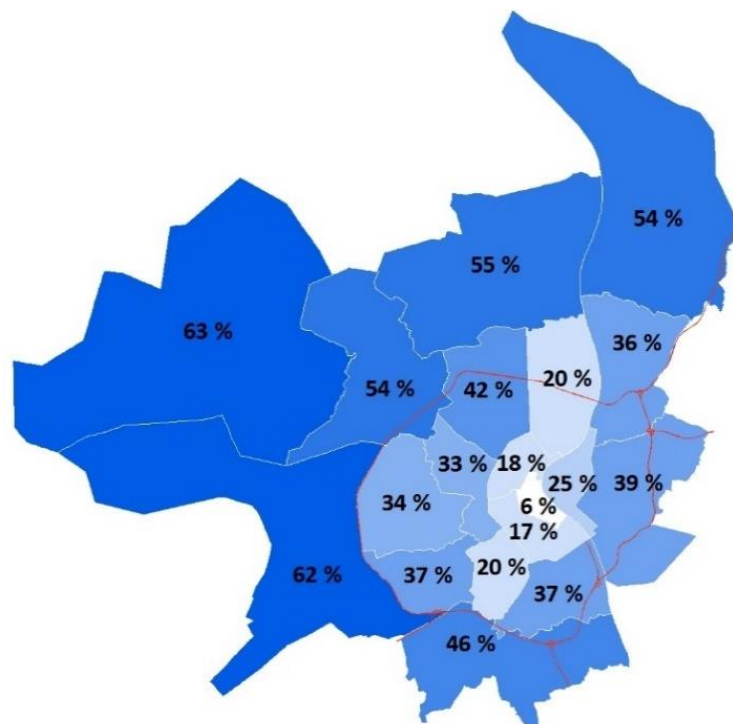
^ : nombre moyen de vélos par ménage

Part des ménages disposant de 2 voitures ou plus :

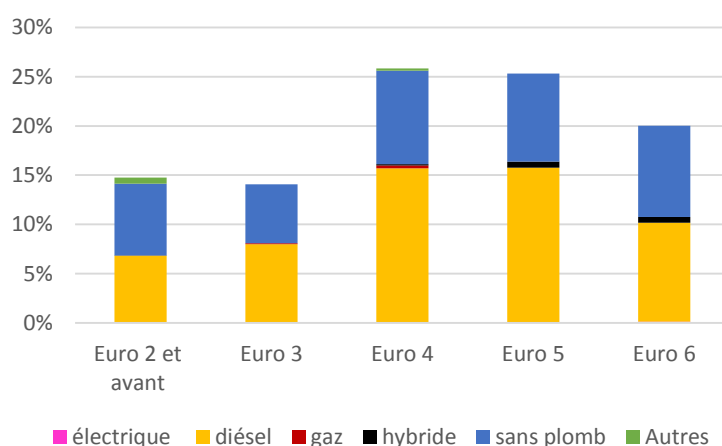
En moyenne, 34% des métropolitains ont 2 voitures ou plus.

Ce taux dépend du lieu de résidence, ainsi on constate que les ménages en extrarocade ont majoritairement 2 voitures ou plus à leur disposition.

La carte suivante représente le pourcentage des ménages disposant de 2 voitures ou plus selon leur secteur de résidence :



Le parc automobile des véhicules ayant servi au moins une fois dans la journée est majoritairement constitué de véhicules diesel (56%) et de véhicules roulant au sans plomb (41%) :



LES DÉPLACEMENTS DES MÉTROPOLITAINS

Rappel : le territoire d'analyse prend en compte les déplacements réalisés en intra Métropole et le reste du département de la Gironde.

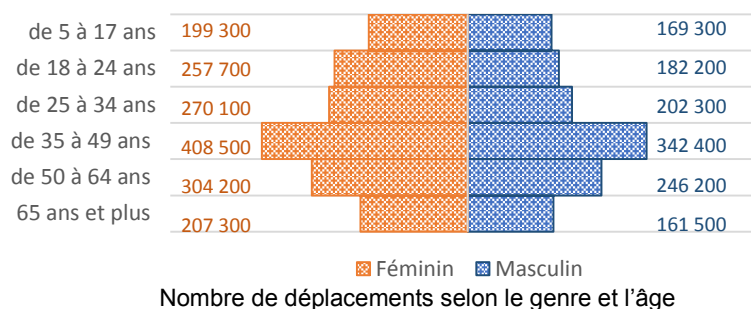
Les intervalles de confiance différents des 2 enquêtes impliquent des précautions de lecture lors des parallèles entre leurs données.

La mobilité exprime le nombre de déplacements réalisés quotidiennement par un habitant.

1. Des habitants se déplaçant de plus en plus

94% de la population métropolitaine s'est déplacé la veille de l'enquête au moins une fois contre 90% en 2009.

Les tranches d'âge les moins mobiles restent les 5–17 ans et les 65-99 ans
Les 35-49 ans sont les plus mobiles, ils réalisent $\frac{1}{4}$ de l'ensemble des déplacements.



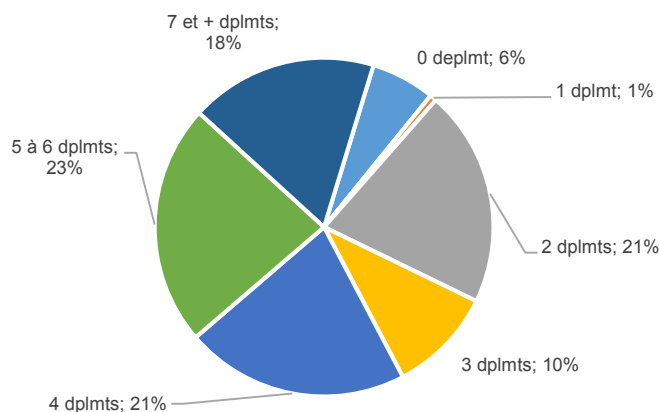
On note que les femmes réalisent plus de déplacements que les hommes.

2. Combien de déplacements les Métropolitains réalisent-ils par jour ?

2 951 000 déplacements réalisés un jour moyen ouvré par les Métropolitains soit +16% par rapport à 2009.

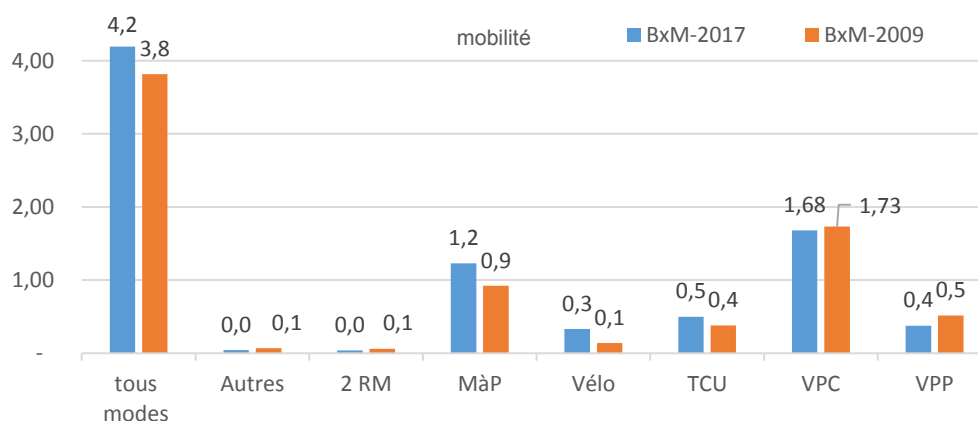
11,1 millions de km parcourus dont 8,3 en voiture, 1,5 en transports collectifs urbains, 420 000 km en vélo.

Un peu plus de la moitié (51%) des Métropolitains réalisent de **2 à 4 déplacements par jour** ; 41% des Métropolitains effectuent plus de 5 déplacements par jour.



Un Métropolitain réalise **4,2 déplacements par jour** contre 3,8 en 2009. Chaque habitant réalise en moyenne 2,0 déplacements en voiture par jour, résultat en baisse par rapport à 2009 où la mobilité en voiture était de 2,2.

Un habitant effectue 1,2 déplacements par jour en marche à pied, ce qui est une forte hausse par rapport à 2009 où la mobilité à pied était de 0,9. Les résidents de l'intra-boulevards ont une mobilité à pied de 2,2.



La mobilité varie selon le lieu de résidence : en intra-boulevard, la mobilité tout mode est de 4,5 déplacements par jour dont une mobilité de marche à pied de 2,2 alors qu'en extra rocade elle est de 4,2 avec une mobilité de marche à pied de 0,7.

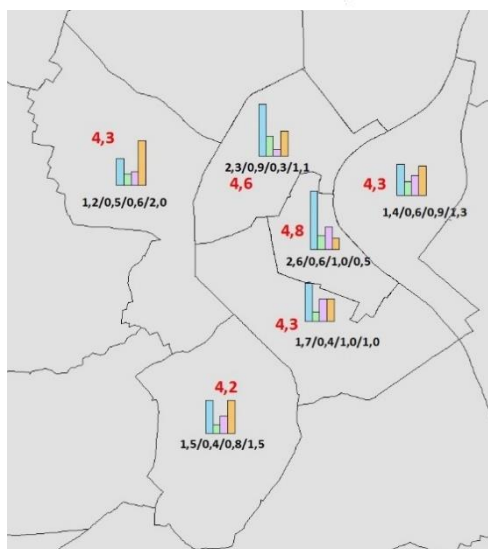
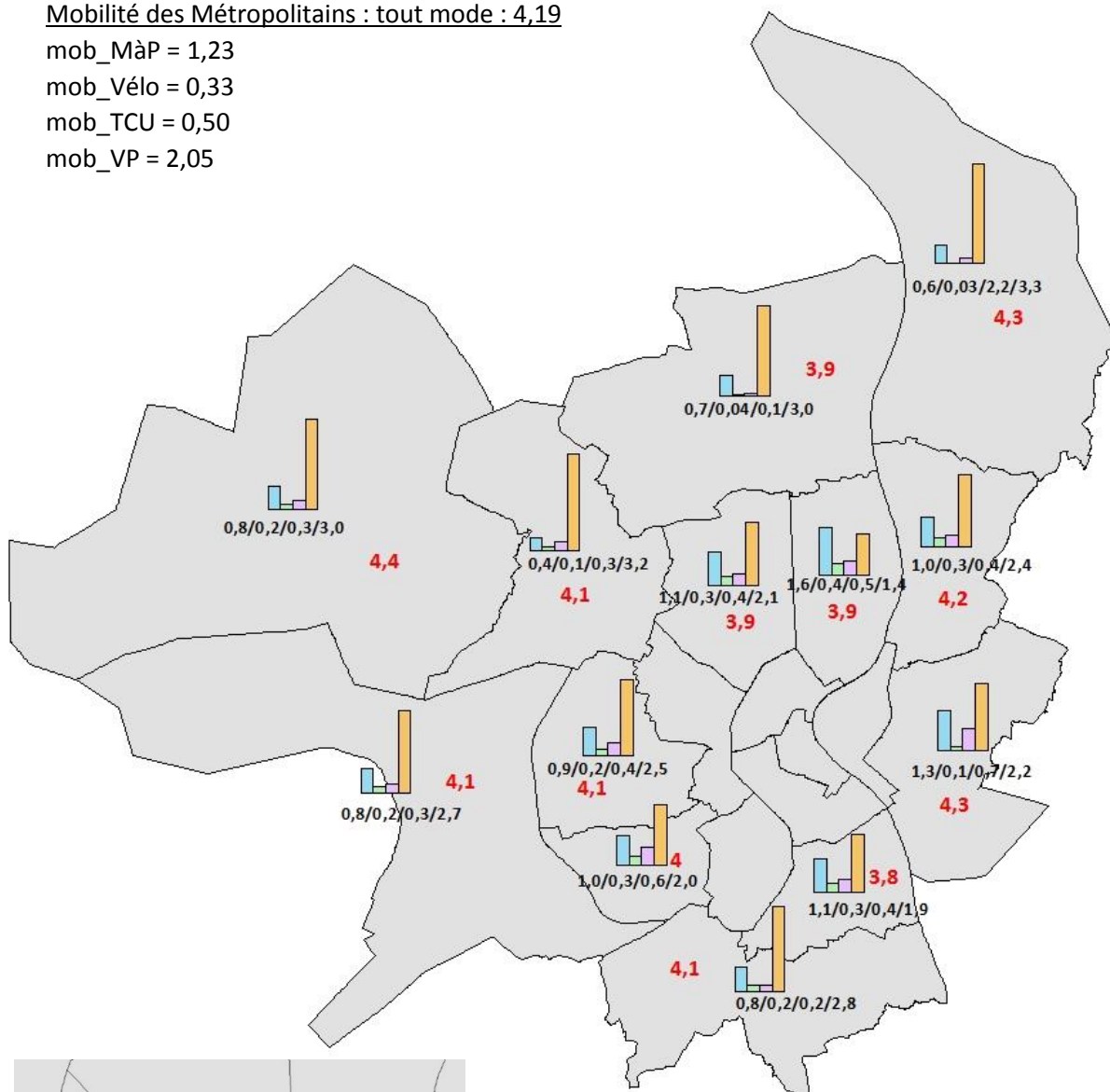
Mobilité des Métropolitains : tout mode : 4,19

mob_MàP = 1,23

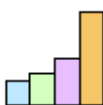
mob_Vélo = 0,33

mob_TCU = 0,50

mob_VP = 2,05



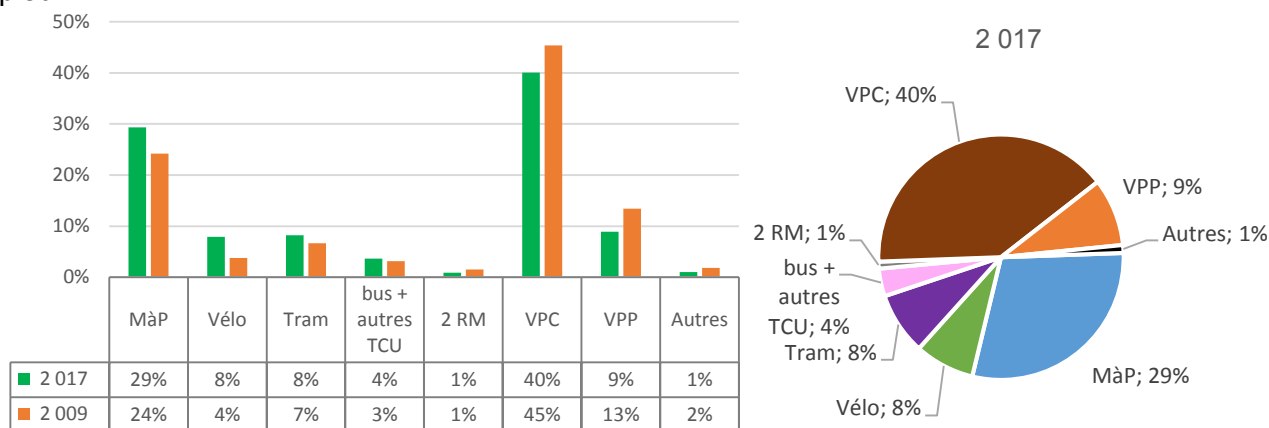
Légende



- mob_MàP = mobilité en Marche à Pied
- mob_Vélo = mobilité à Vélo
- mob_TCU = mobilité en transports collectifs urbains (Tbm)
- mob_VP = mobilité en voiture comme conducteur ou passager

3. Comment se déplacent les Métropolitains ?

Bien qu'elle garde une place prépondérante pour les déplacements des Métropolitains, l'usage de la voiture particulière recule au profit du vélo, des transports collectifs et de la marche à pied.



Les parts modales diffèrent en fonction des genres :

	MâP	Vélo	Tram	Bus+Autres TCU	2 RM	VPC	VPP	Autres
Femme	32%	7%	9%	4%	0%	38%	10%	0%
Homme	26%	9%	8%	3%	2%	43%	7%	2%

Les femmes marchent plus à pied que les hommes, réciproquement 32% et 26%.

À l'inverse, les hommes se déplacent plus en voiture conducteur que les femmes : 43% contre 38%, les femmes effectuent plus de trajet en tant que passagère de voiture que les hommes : 10% contre 7%.

Entre 2009 et 2017, les données montrent des évolutions de l'ordre de :

- + 251 000 déplacements en **marche à pied**
- + 137 000 déplacements à **vélo**
- + 100 000 déplacements en **transports collectifs**
- 46 000 déplacements en **voiture particulière**

96% des déplacements sont réalisés avec un seul mode de déplacement (monomodal), 4% des déplacements sont multimodaux au sens strict (c'est-à-dire pouvant coupler un bus et un tram). La part des déplacements multimodaux est stable par rapport à 2009.

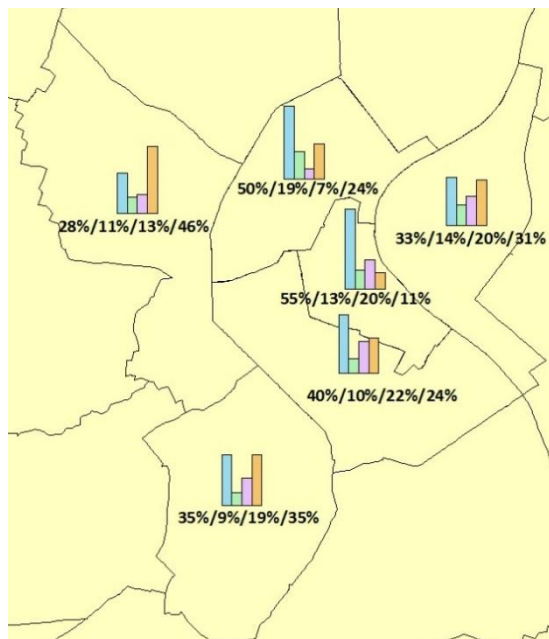
La répartition des parts modales varie selon le secteur de résidence.

La part de la marche à pied est supérieure à 50% pour les résidents de Bordeaux intra-cours -secteur de tirage 1- (55%) et entre cours et Boulevards nord -secteur de tirage 2- (50%).

La plus importante part modale du vélo est pour les habitants du secteur de Bordeaux entre cours et boulevards Nord -secteur de tirage2-avec 19%

Le transport collectif est le mode prioritaire pour les résidents de Bordeaux entre cours et boulevards Sud -secteur de tirage 4- (22%) de Bordeaux intra-cours -secteur de tirage1- (20%) de Bordeaux Rive droite -secteur de tirage 5-(20%) mais aussi du secteur 10 -Talence- (19%). Les résidents de la Rive droite (hors Bordeaux) et des secteurs extra rocade utilisent prioritairement la voiture.

Carte des parts modales des Métropolitains selon leur secteur de résidence :



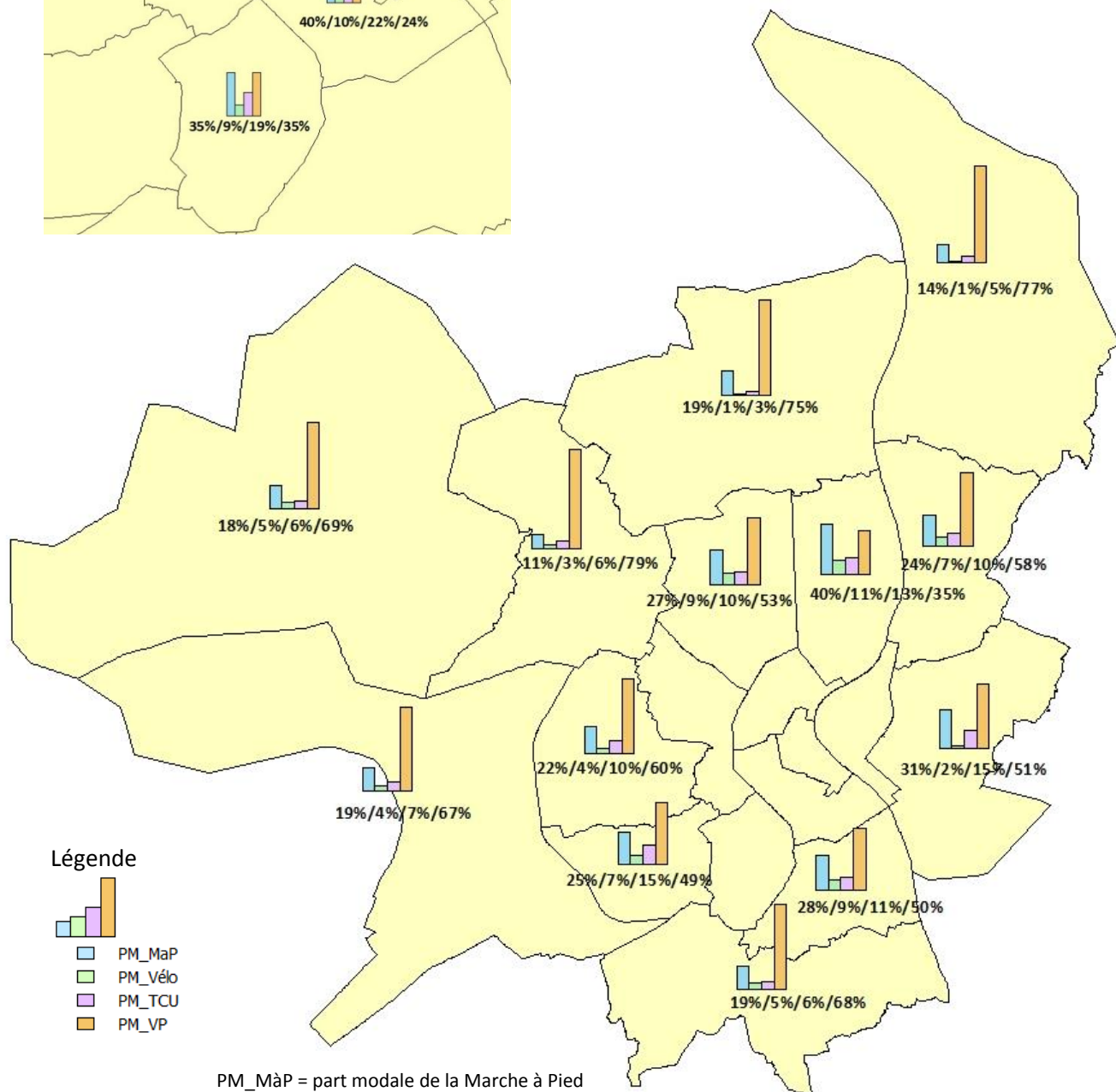
Parts modales des Métropolitains

PM_MàP = 29%

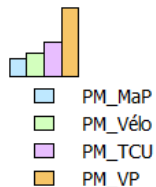
PM_Vélo = 8%

PM_TCU = 12%

PM_VP = 49%



Légende



PM_MàP = part modale de la Marche à Pied

PM_Vélo = Part modale du mode Vélo

PM_TCU = part modale des Transports Collectifs Urbains (Tbm)

PM_VP = part modale du mode Voiture particulière (conducteur + passager)

4. Pourquoi les Métropolitains se déplacent-ils ?

Rappel : sont appelés déplacements secondaires les déplacements n'ayant pas de lien avec le domicile.

Entre 2009 et 2017, on note les évolutions suivantes de la répartition des motifs de déplacements des Métropolitains :

- hausse des déplacements ayant pour motif

* domicile = loisirs : + 3,5%, soit des déplacements multipliés par 1,5

* secondaires : + 2,6%, soit des déplacements multipliés par 1,3

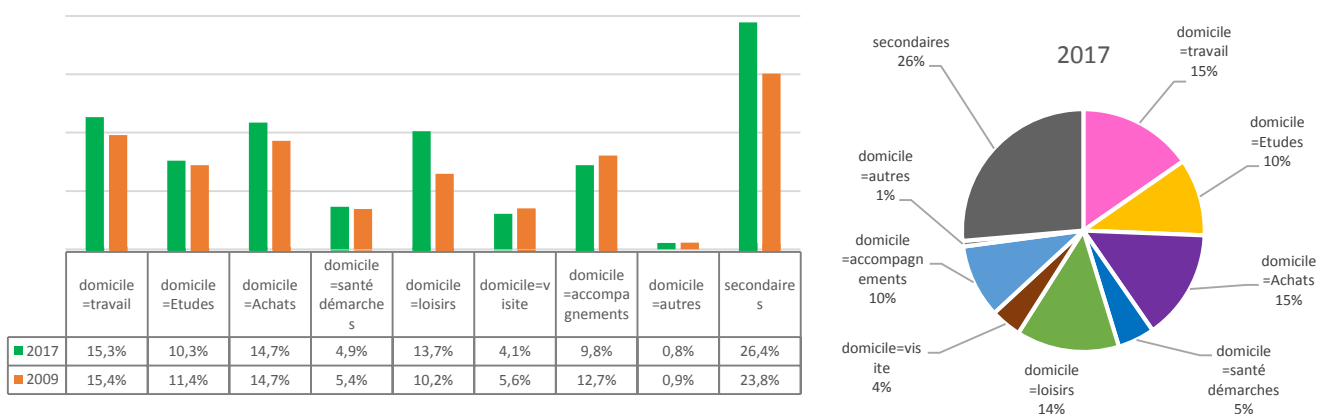
- baisse des déplacements ayant pour motif

* domicile = accompagnement : -2,9%

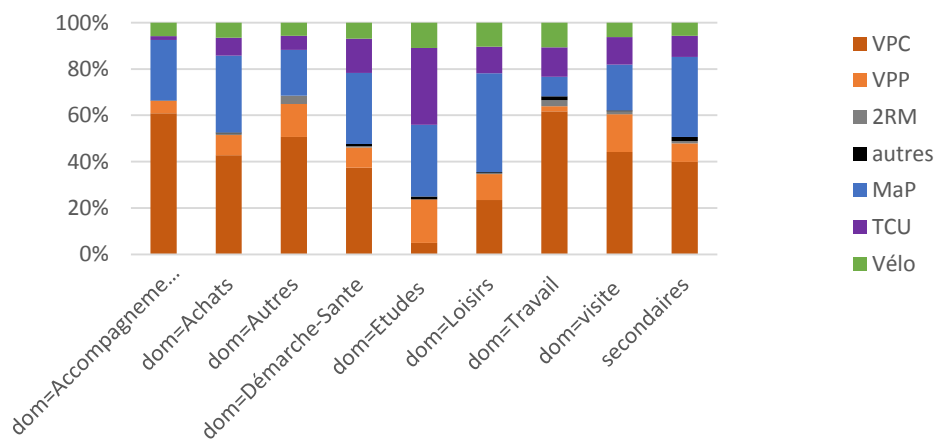
* domicile = visite : -14%

* domicile = études : -1,1%, bien que le nombre de ces déplacements soit en hausse

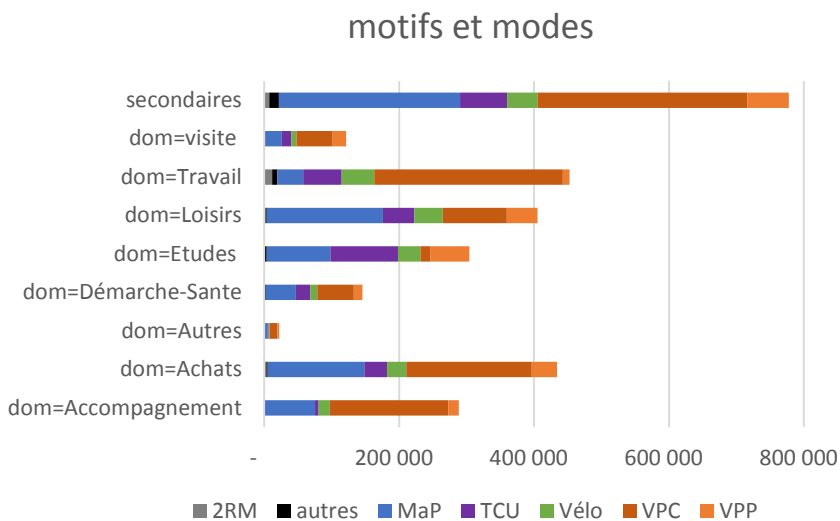
Bien que le nombre des déplacements ayant pour motif le domicile = travail ait augmenté de 16%, la part de ces déplacements est stable, de même pour les déplacements pour motifs domicile = achats en hausse de 17%. Ceci s'explique par la hausse de la mobilité conjuguée à celle de la population.



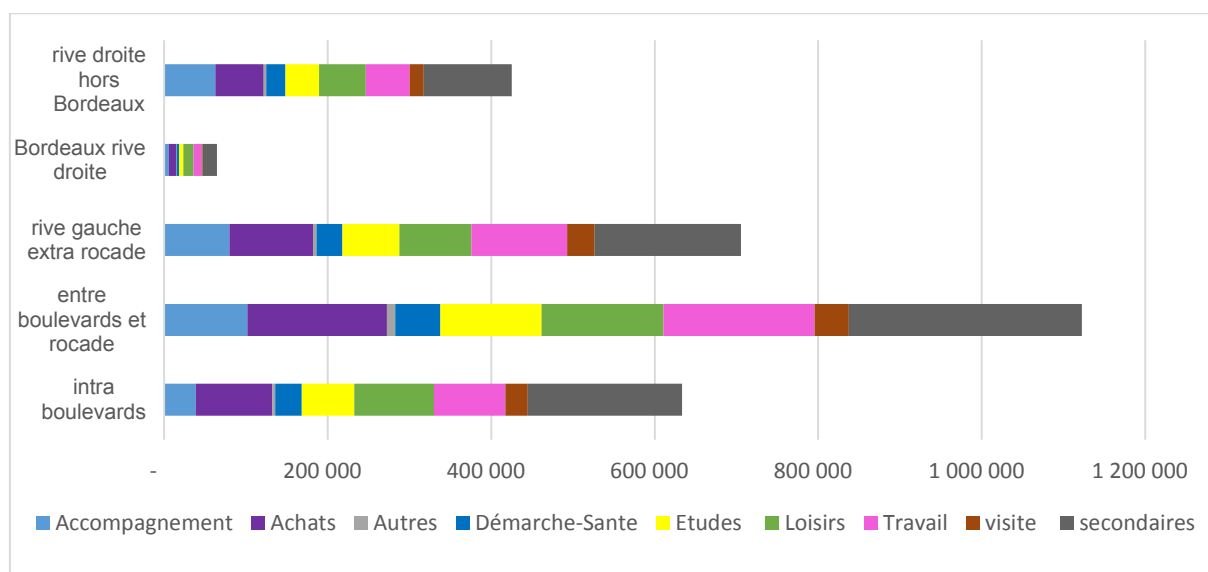
Le mode utilisé est en rapport avec le motif. Ainsi, on note les transports collectifs et la marche à pied sont les modes les plus utilisés pour les déplacements domicile=études, la marche à pied est le mode majoritaire des déplacements domicile=loisirs.



La voiture reste le mode le plus utilisé pour les autres types de déplacements, sa part est supérieure à 60% pour les déplacements domicile=accompagnement et domicile = travail.



Il est observé une disparité des motifs selon la zone de résidence :



Les motifs secondaires sont réalisés pour près de la moitié en voiture :

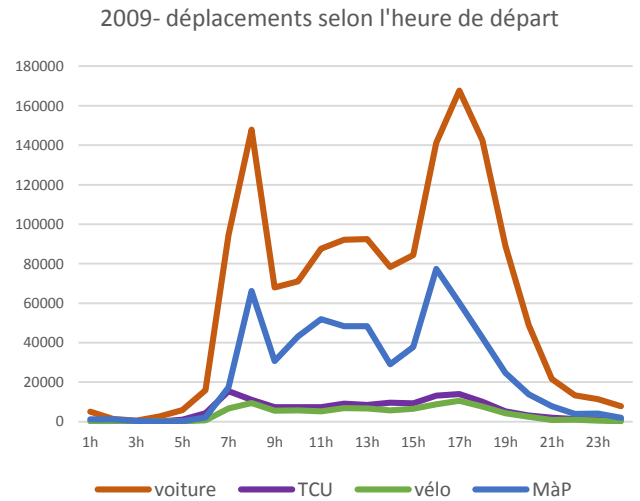
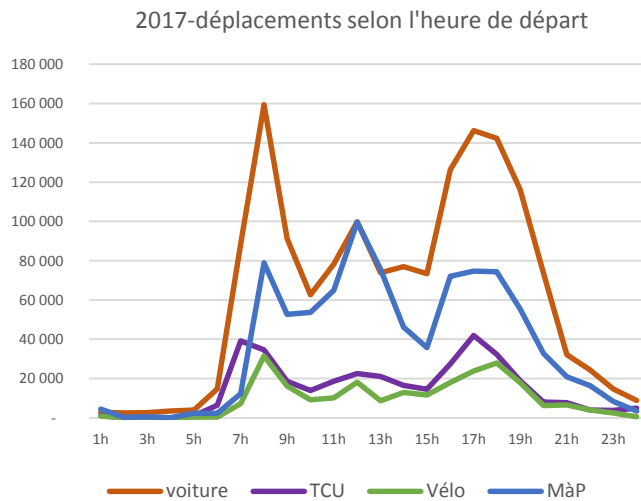
44% des déplacements ayant un motif «secondaires» ont un lien avec le lieu de travail dont :

- 12% sont du travail=achats
- 11% du travail=loisirs
- 9 du travail = accompagnement
- et 9% du travail=travail.

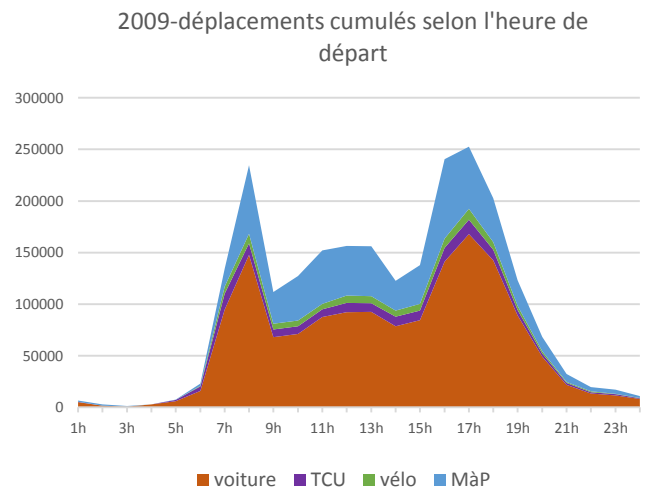
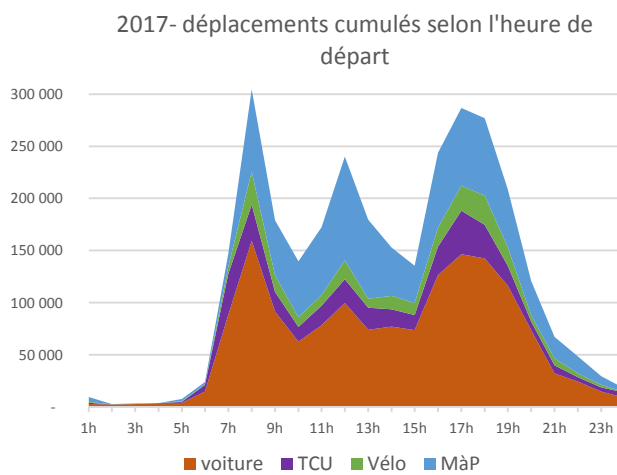
5. Quand les Métropolitains se déplacent-ils ?

Entre les deux enquêtes, la pointe médiane s'est reformée à parts égales entre la voiture et la marche à pied.

En 2009, la période du soir était plus marquée que celle du matin, on observe le contraire en 2017. Cependant, il est à noter que la période du soir en 2017 s'étale tant pour les déplacements en voiture qu'en marche à pied.



Le graphique des déplacements cumulés permet de montrer que la voiture est moins utilisée qu'en 2009.



On note qu'en 2017, la pointe du matin est très effilée, traduisant que la majorité des personnes se déplace à la même heure. En période médiane, la pointe de la marche à pied s'est reformée.

DISTANCES ET DURÉE

Rappel : le territoire d'analyse prend en compte les déplacements réalisés en intra Métropole et entre la Métropole et le reste du département de la Gironde.

1. Généralités

Les traitements standardisés relatifs aux durées et distances ne prennent pas en compte les déplacements ayant pour motifs « promenade, lèche-vitrine » et « tournées professionnelles ».

Les modes « autres » incluent les transports collectifs hors TBM (SNCF, TransGironde, employeurs autocars), les camions, camionnettes, taxi, ...)

Les **longueurs des déplacements** ne sont pas collectées lors de l'enquête, elles sont calculées selon une formule standardisée à partir de la distance à « vol d'oiseau » et un coefficient correcteur.

La longueur des déplacements peut se caractériser selon :

- la longueur moyenne ou portée du déplacement,
- le budget distance, soit la totalité des distances réellement parcourues par la personne les réalisant

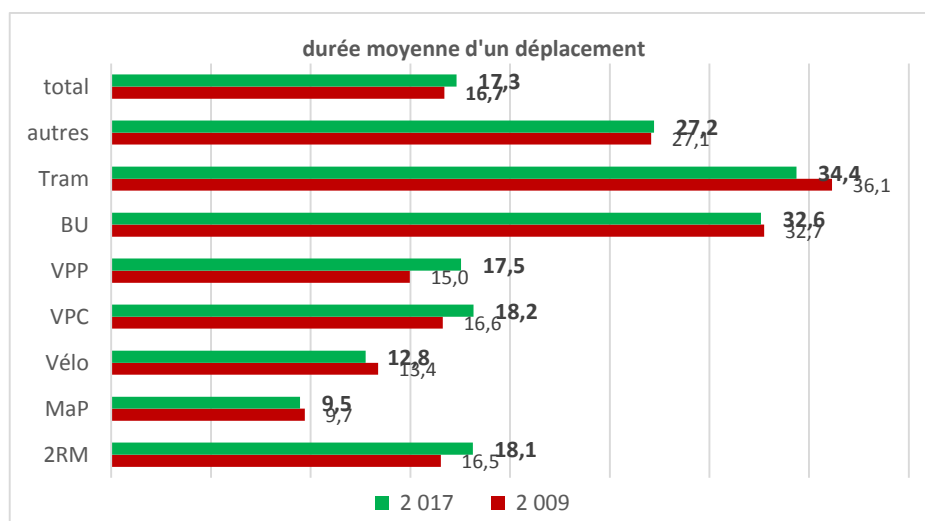
La longueur moyenne et la durée moyenne des déplacements servent notamment à étudier la compétitivité en temps et distance des différents modes.

La **durée des déplacements** est reconstituée à partir de l'heure de départ et de l'heure d'arrivée des déplacements collectées lors de l'enquête, elle se présente de deux façons :

- la durée moyenne du déplacement
 - le budget temps, soit la durée globale qu'une personne met à se déplacer sur une journée
- Les budgets temps et distance se rapportent à la personne, ils sont susceptibles de varier selon son lieu de résidence, genre, ...

2. Durée et portée moyenne des déplacements

17,3 minutes, c'est la durée moyenne des déplacements des métropolitains sur le territoire d'analyse, soit + 4% par rapport à 2009 représentant environ + 0,6 minutes.



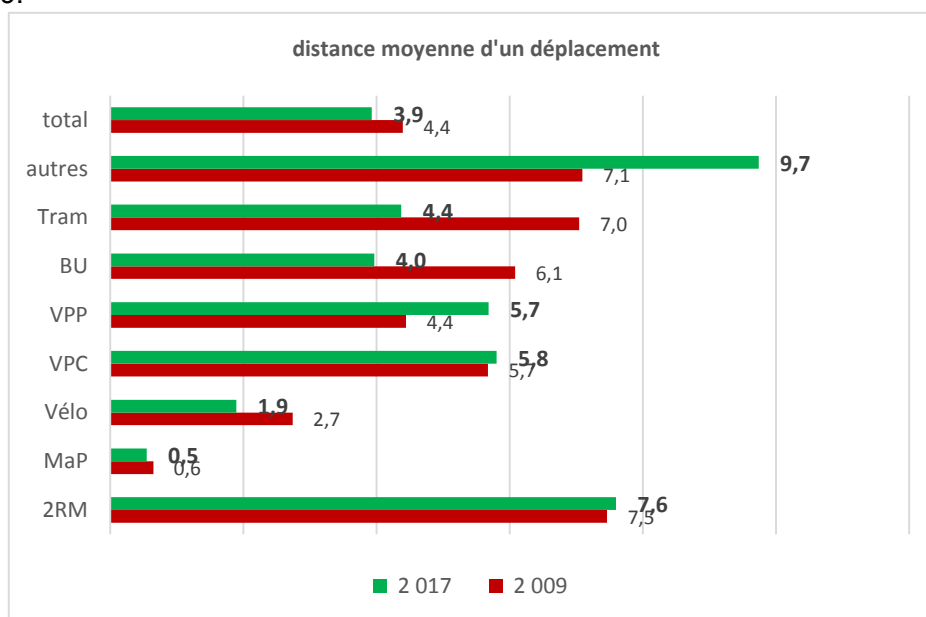
La durée moyenne d'un déplacement en voiture conducteur est du même ordre que la moyenne générale des déplacements tous modes.

La durée moyenne en transports collectifs reste élevée, représentant environ le double du temps d'un déplacement en voiture par un conducteur.

Cependant, on pressent un temps de déplacements en Tram légèrement inférieur à celui constaté en 2009.

Les déplacements effectués à pied ou à vélo apparaissent les plus courts en temps (9,5 minutes et 12,8 minutes)

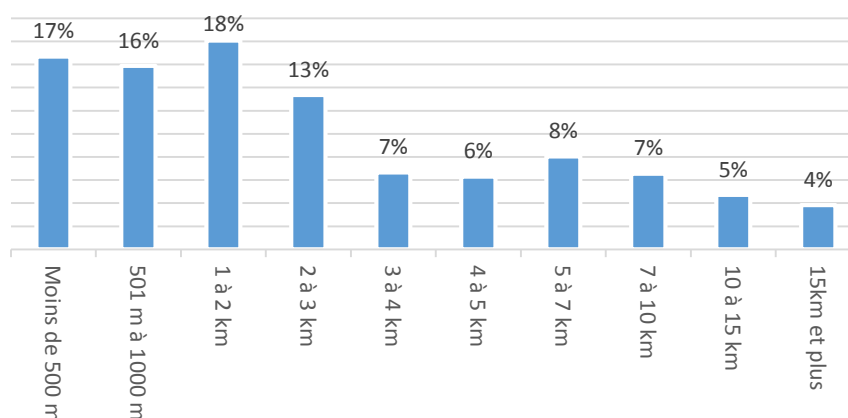
La portée moyenne des déplacements tous modes ayant au moins son origine et/ou sa destination dans la Métropole est de **3,9 km**. Elle présente une diminution de 11% par rapport au chiffre de 2009.



On note que les déplacements à vélo, à pied et en TCU ont vu leur distance moyenne diminuer entre 2009 et 2017.

La distance moyenne d'un déplacement en voiture en tant que conducteur est restée relativement stable alors que celle des déplacements en voiture en tant que passager a augmenté de 29%.

On note que la **moitié des déplacements** réalisés par les Métropolitains font **moins de 2 km**



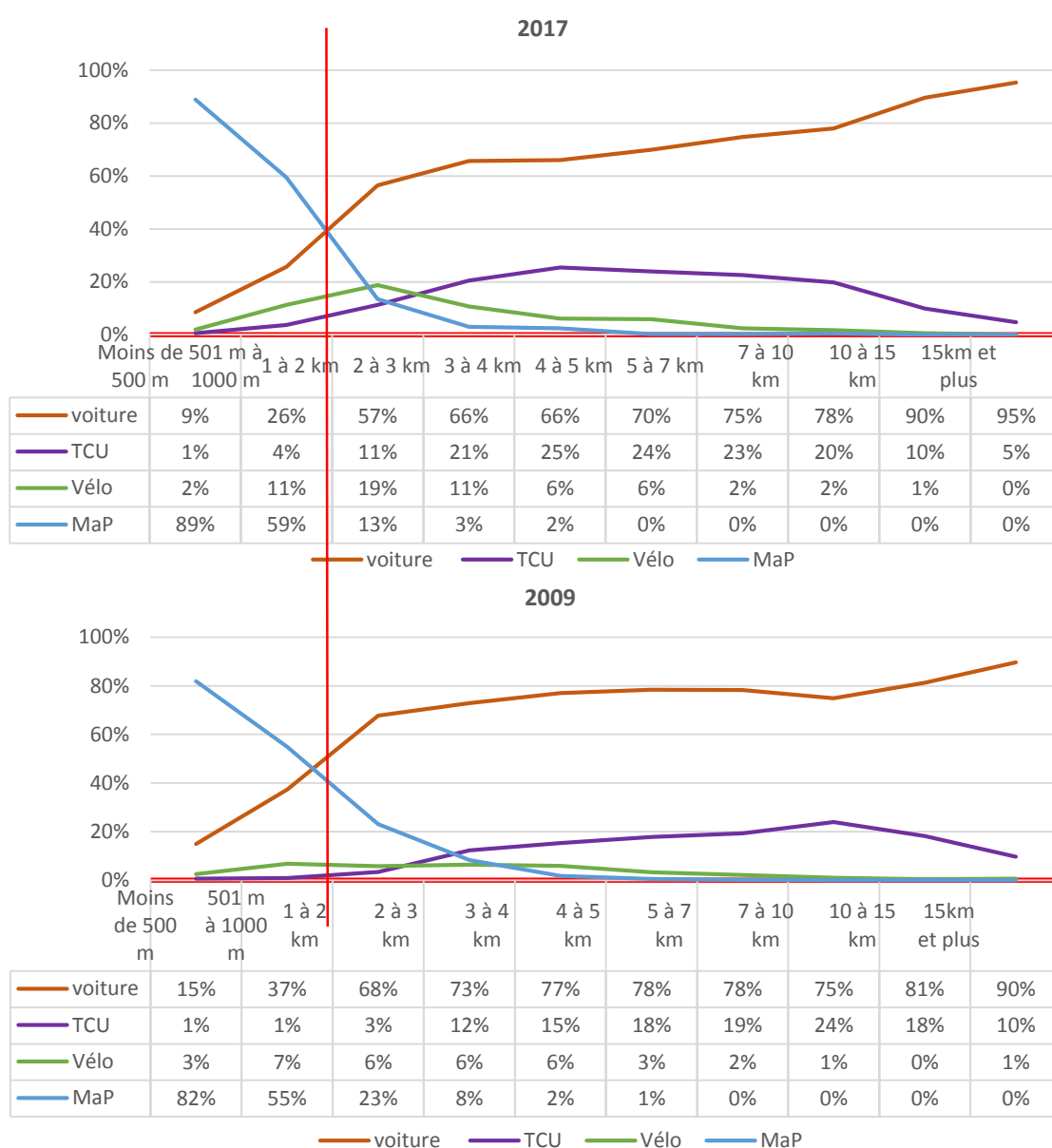
3. Répartition modale des déplacements en fonction de la distance

La marche reste le mode principal pour les déplacements inférieurs à 1 km. Elle devient quasi nulle au-delà de 4 km.

Il est à noter que le point d'intersection des courbes de la voiture et la marche à pied se fait plus loin en 2017 qu'en 2009, ce qui indique que le choix de la marche à pied par rapport à la voiture se fait désormais sur une distance plus longue.

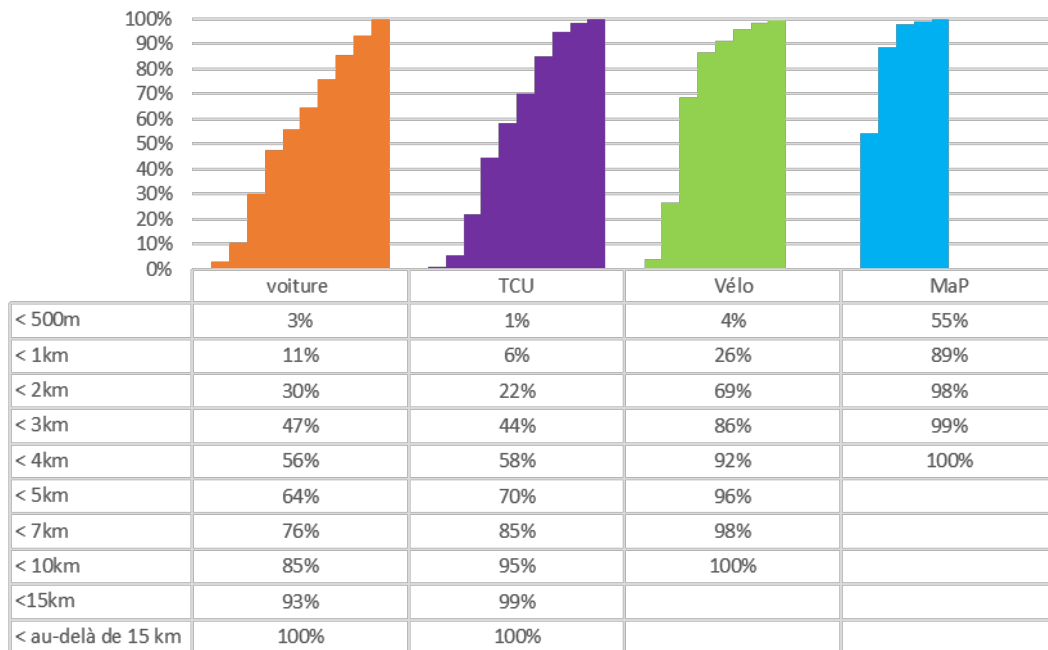
Le vélo a son point d'inflexion au-delà des 2 km, alors qu'en 2009 il était en deçà du 1er km. Les transports urbains trouvent leur pertinence pour les usagers effectuant des déplacements de plus de 1 km en 2017 contre 2 km en 2009.

Ceci signifie que les métropolitains privilégient de plus en plus les modes alternatifs à la voiture pour les courtes distances allant jusqu'à 2km, contre moins d'1 km en 2009.



56% des déplacements en voiture sont réalisées sur une distance inférieure à 4km

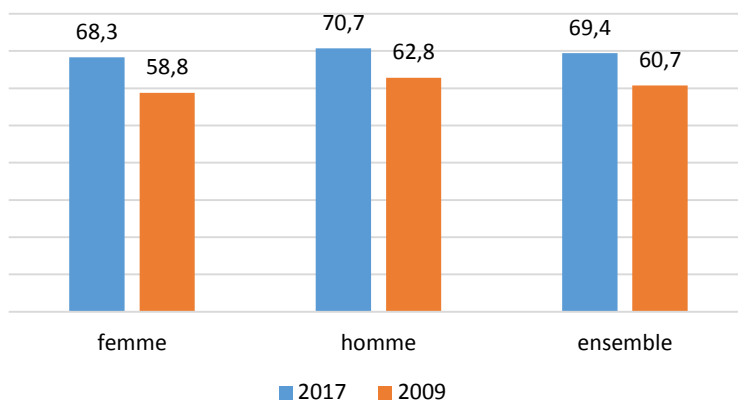
La distance maximale enquêtée réalisée en marche à pied est de 4 km, ce qui équivaut à 1 heure de marche à vitesse normale.



4. Le budget temps de déplacements journaliers par personne

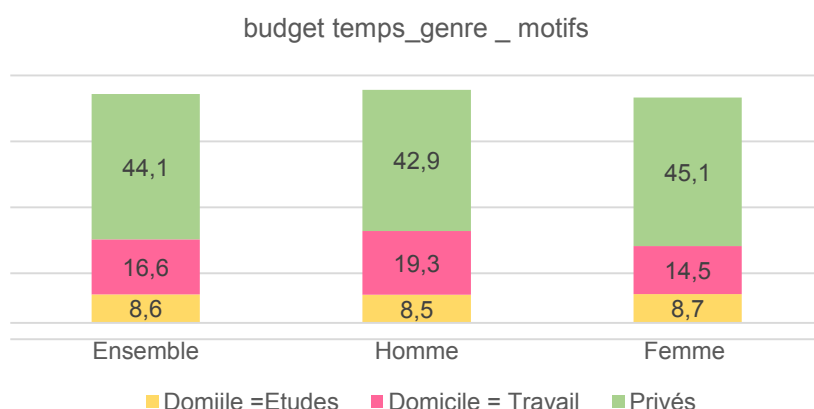
Le budget temps correspond à la durée globale qu'une personne met à se déplacer sur une journée moyenne à l'intérieur de la zone d'étude.

Un Métropolitain consacre **69,4 minutes** à ses déplacements par jour, soit un peu plus de 8 minutes de plus qu'en 2009 pour des déplacements sur le territoire d'analyse.



Les hommes consacrent plus de temps que les femmes pour leurs déplacements journaliers : respectivement 70,7 et 68,3 minutes.

Il est à noter des augmentations de ces budgets temps entre les chiffres de 2009 et 2017 : +16% pour les femmes et + 12% pour les hommes.



Les hommes consacrent plus de temps à leurs déplacements domicile=travail que les femmes. Les femmes ont un budget temps pour motifs privés (accompagnements, achats, etc.) plus élevés que celui des hommes.

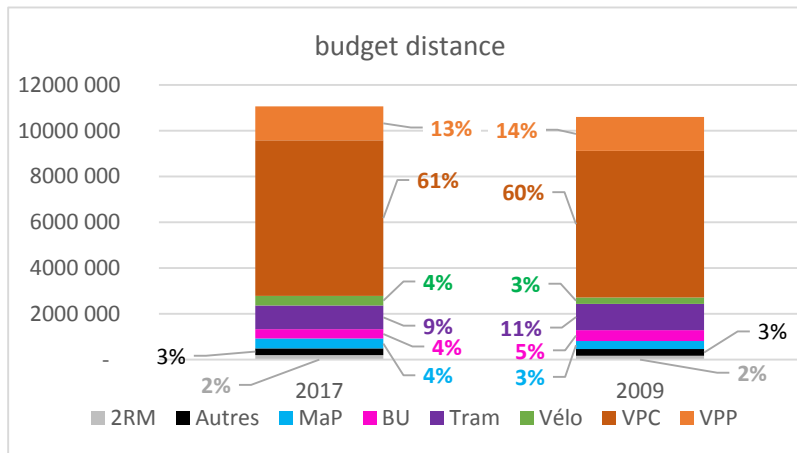
Une analyse selon les catégories socio-professionnelles des métropolitains montre que :

- les apprentis, étudiants et actifs ont les budgets temps les élevés,
- les demandeurs d'emplois sont proches de la moyenne.

On note qu'en 8 ans, les distances parcourues sont plus longues avec changements de modes notamment de la voiture vers les modes alternatifs, plus vertueux, mais pouvant être moins rapide car la population ayant augmentée, il y a plus de déplacements.

5. Distances parcourues quotidiennement par les Métropolitains

Le budget distance correspond à la distance globale parcourue par jour par une personne de 5 ans et plus à l'intérieur du territoire d'analyse.



L'ensemble des Métropolitains parcourent 11 100 000 Km par jour, cette distance a augmenté de 4,7% par rapport à 2009 à périmètre constant.

La distance moyenne parcourue par un habitant a, en revanche, diminuée. En effet, chaque jour ouvré, un métropolitain parcourt **15,7 Km** contre **16,0 Km** en 2009.

Ces variations sont essentiellement dues à l'évolutions des comportements et l'augmentation de la population, les chiffres montrent qu'il y a plus de déplacements mais que ce sont des déplacements courts.

En 2017, un homme parcourt quotidiennement en moyenne 17,3 Km et une femme 14,5 Km. Comme en 2009, la voiture a une part prépondérante dans les kilomètres parcourus : 75% en 2017 contre 74% en 2009, bien que sa part modale ait baissé de 10 points. Ceci s'explique par le fait que les Métropolitains utilisent toujours majoritairement la voiture et notamment pour les grandes distances.

On note que si la part modale en voiture diminue, sa place en termes de temps et de distance reste importante. On peut en conclure que si la part des déplacements en voiture reste identique en terme de kilomètres parcourus, l'occupation du terrain par la voiture reste prégnante. Les métropolitains utilisent moins la voiture mais plus pour des longues distances, ce constat est confirmé par l'observation visuelle de la Métropole.

4% des distances parcourues sont effectuées en vélo contre 3% en 2009, cependant, en valeur absolue le nombre de km journaliers parcourus en vélo a augmenté de 46%, soit + 132 000 Km.

Page suivante, la carte représente les budgets temps et distances tout mode selon le lieu de résidence des usagers.

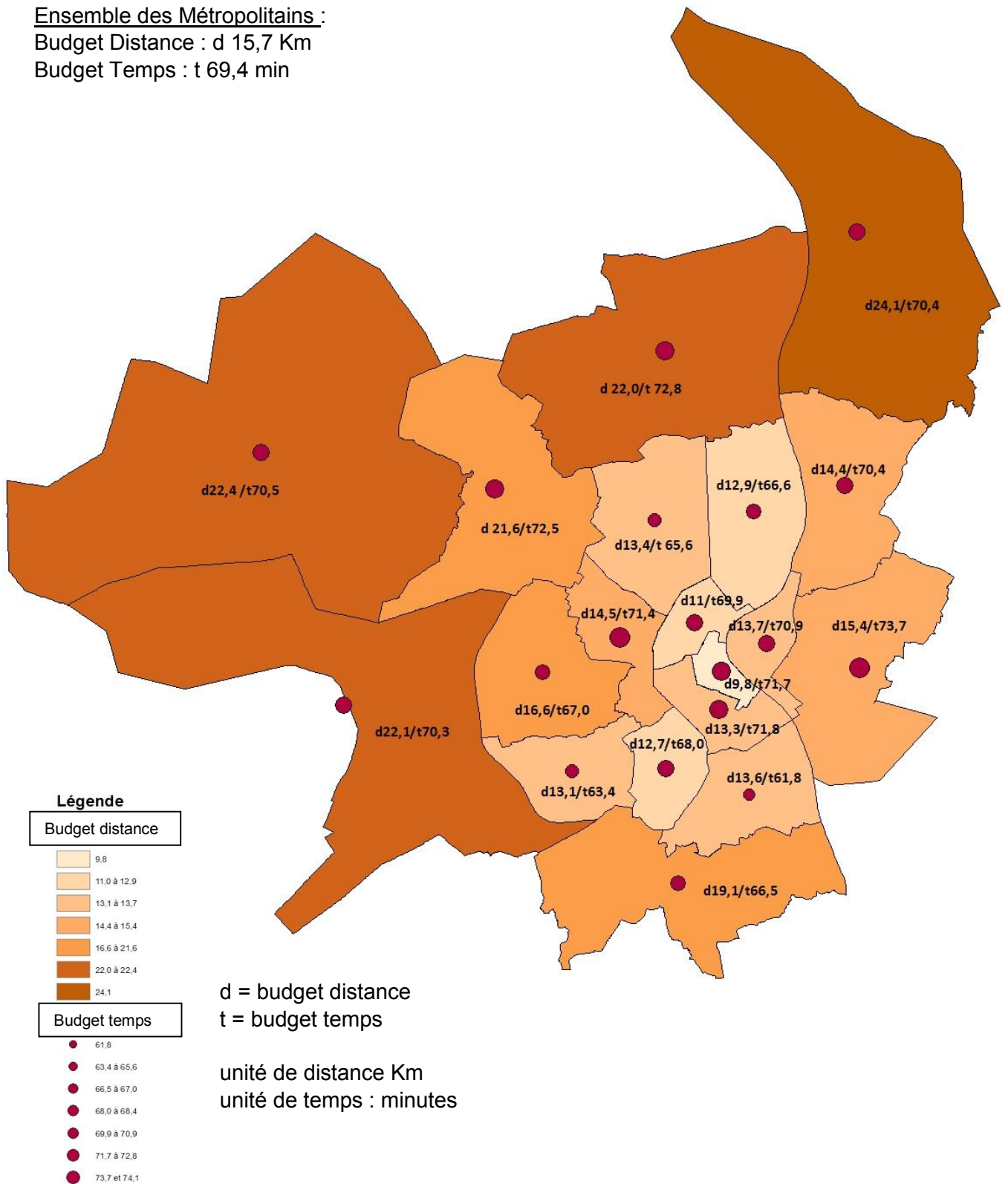
Le budget temps et distance varie selon le lieu de résidence : ainsi, on note que les secteurs 14, 17 et 18 ont un budget distance élevé pour une budget durée moyen, ceci s'explique par un usage de la voiture pour de longue distance mais sur un réseau moyennement encombré hors rocade.

La carte ci-dessous représente le budget distance et le budget durée des métropolitains selon leur secteur de résidence :

Ensemble des Métropolitains :

Budget Distance : d 15,7 Km

Budget Temps : t 69,4 min

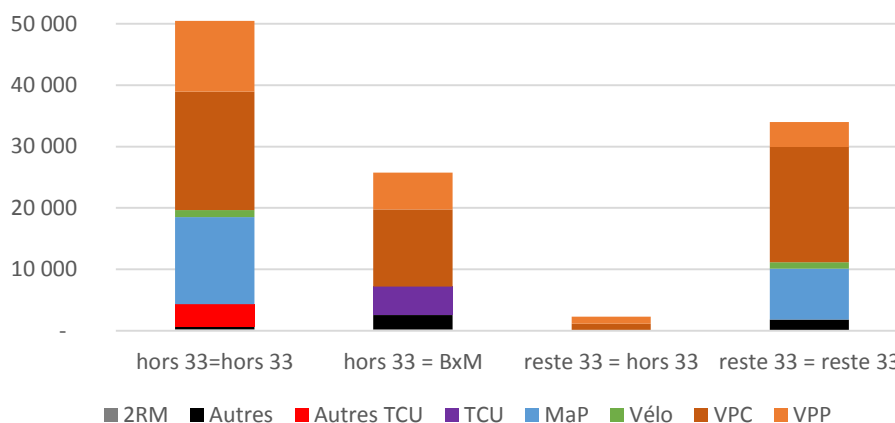


LES FLUX DE DÉPLACEMENTS

1. Les flux non analysés lors du parallèle avec à l'EMD 2009

Les Métropolitains utilisent majoritairement la voiture en tant que conducteur ou passager pour effectuer :

- tous les échanges réalisés entre le département hors Métropole et le reste de la France (reste 33 = hors 33)
- 72% des échanges entre la Métropole et le territoire national hors département de la Gironde (BxM = hors 33)
- 67% des déplacements effectués à l'intérieur du département hors Métropole (reste 33 = reste 33)
- 61% des déplacements sans lien avec le département (hors 33 = hors 33)



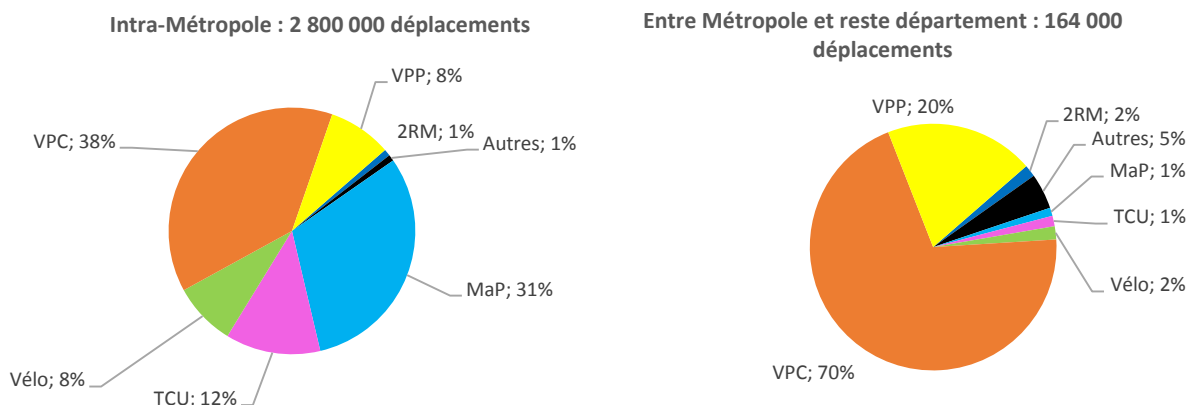
Rappel :

Dans les paragraphes suivants, le territoire d'analyse des déplacements correspond aux échanges intra Métropole et entre la Métropole et le reste du département de la Gironde.

Pour une lecture claire des flux par origine/destination et modes des déplacements, les cartes sont présentées pour les grands secteurs

2. Les modes de déplacement selon leur origine/destination

90% des 164 000 échanges entre la Métropole et le reste du département se font en voiture, de même pour les 46% des 2 800 000 déplacements recensés en intra-Métropole.



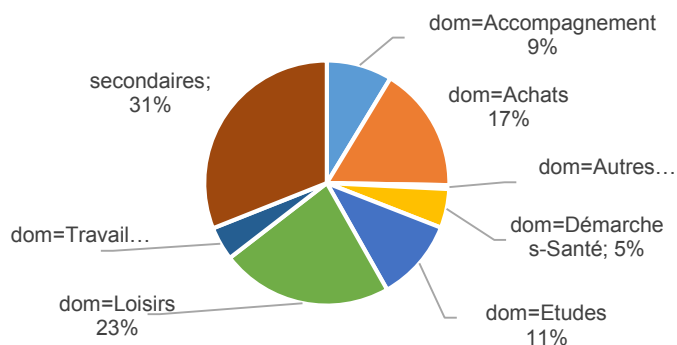
3. Les Métropolitains réalisent 865 000 déplacements en marche à pied quotidiennement

Pour rappel : seuls les déplacements réalisés dans leur intégralité en marche à pied sont déclarés être des déplacements en mode principal « marche à pied ».

83% des déplacements sont réalisés par les métropolitains dans leur secteur de résidence (69% si on réalise l'analyse sur la base des 19 secteurs de tirage).

Ceci corrobore l'observation que la marche à pied est utilisée pour les déplacements de proximité.

Motifs des déplacements à pied



Les trois motifs principaux des déplacements à pied sont :

- les secondaires (sans lien avec le domicile) pour 31% dont la moitié ont un lien avec le travail ou les études
- les domiciles=loisirs pour 23%
- les domiciles=achats pour 17%

Il est à relever que les déplacements réalisés à pied ayant pour motif le domicile=travail ne représente que 4% de l'ensemble des déplacements à pied.

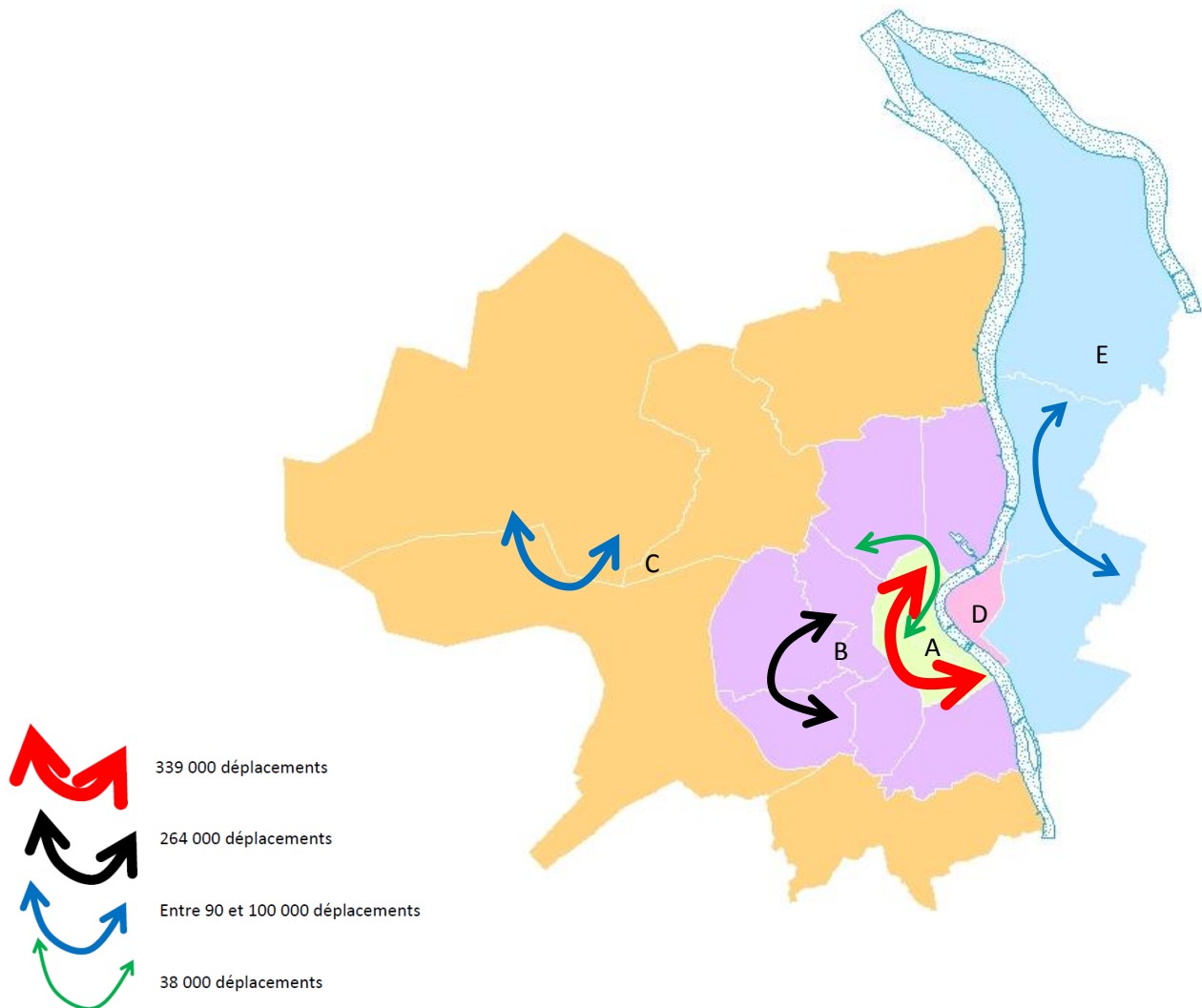
39% des déplacements en Marche à Pied sont réalisés en intra boulevards-A- dont 4/5 par un résident du secteur, soit par 20% de la population métropolitaine

31% sont des déplacements intrazone entre boulevard et rocade - B- dont 28% par des résidents du secteur représentant 39% de la population métropolitaine

12% des déplacements à pied sont réalisés au sein de l'extrarocade -C- presque essentiellement par les résidents du secteur représentant 24% de la population métropolitaine.

11% des déplacements à pied sont effectués rive droite hors Bordeaux - E- en presque totalité par les résidents du secteur qui représentent 14% de la population métropolitaine.

Les déplacements à l'intérieur de Bordeaux rive droite-D- représentent 2% de la totalité des déplacements réalisés par les métropolitains, 4 de ces déplacements sur 5 sont effectués par les habitants du secteur représentant 2% de la population métropolitaine.



4. Les flux des déplacements mécanisés

Les déplacements mécanisés correspondent aux déplacements réalisés avec tous les modes hormis la marche à pied, soit 71% des déplacements des métropolitains.

Les flux analysés ne sont pas liés au lieu de résidence.

2 086 000 déplacements sont effectués par jour en modes mécanisés.

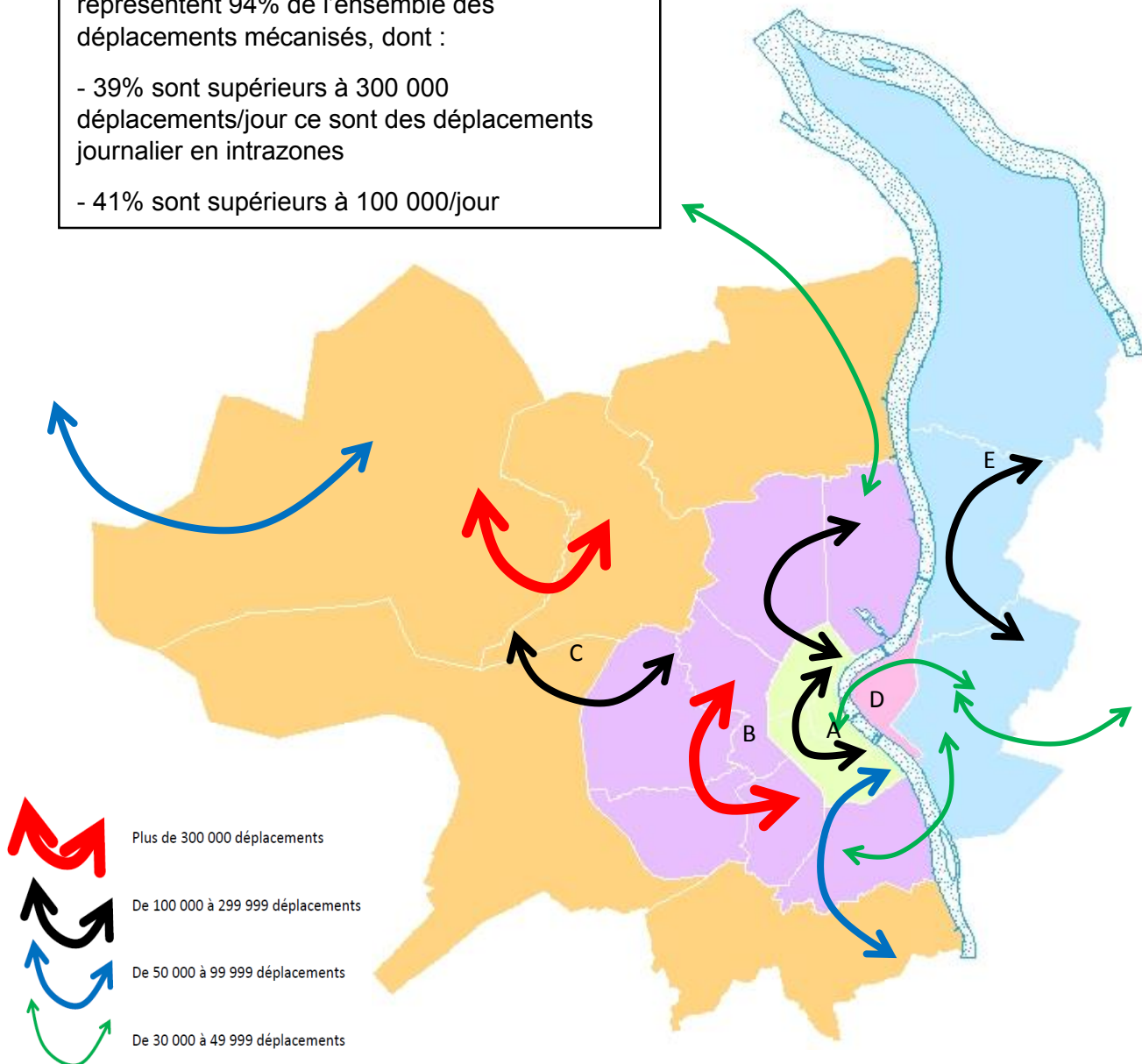
57% des déplacements en modes mécanisés sont des déplacements intra-zones grands secteurs dont 23% entre boulevards et rocade et 16% en extra-rocade.

79% des échanges réalisées entre grands secteurs sont supérieures à 100 000.

Flux des déplacements mécanisés tous modes (supérieur à 30 000)

Les flux supérieurs à 30 000 déplacements/jour représentent 94% de l'ensemble des déplacements mécanisés, dont :

- 39% sont supérieurs à 300 000 déplacements/jour ce sont des déplacements journalier en intrazones
- 41% sont supérieurs à 100 000/jour



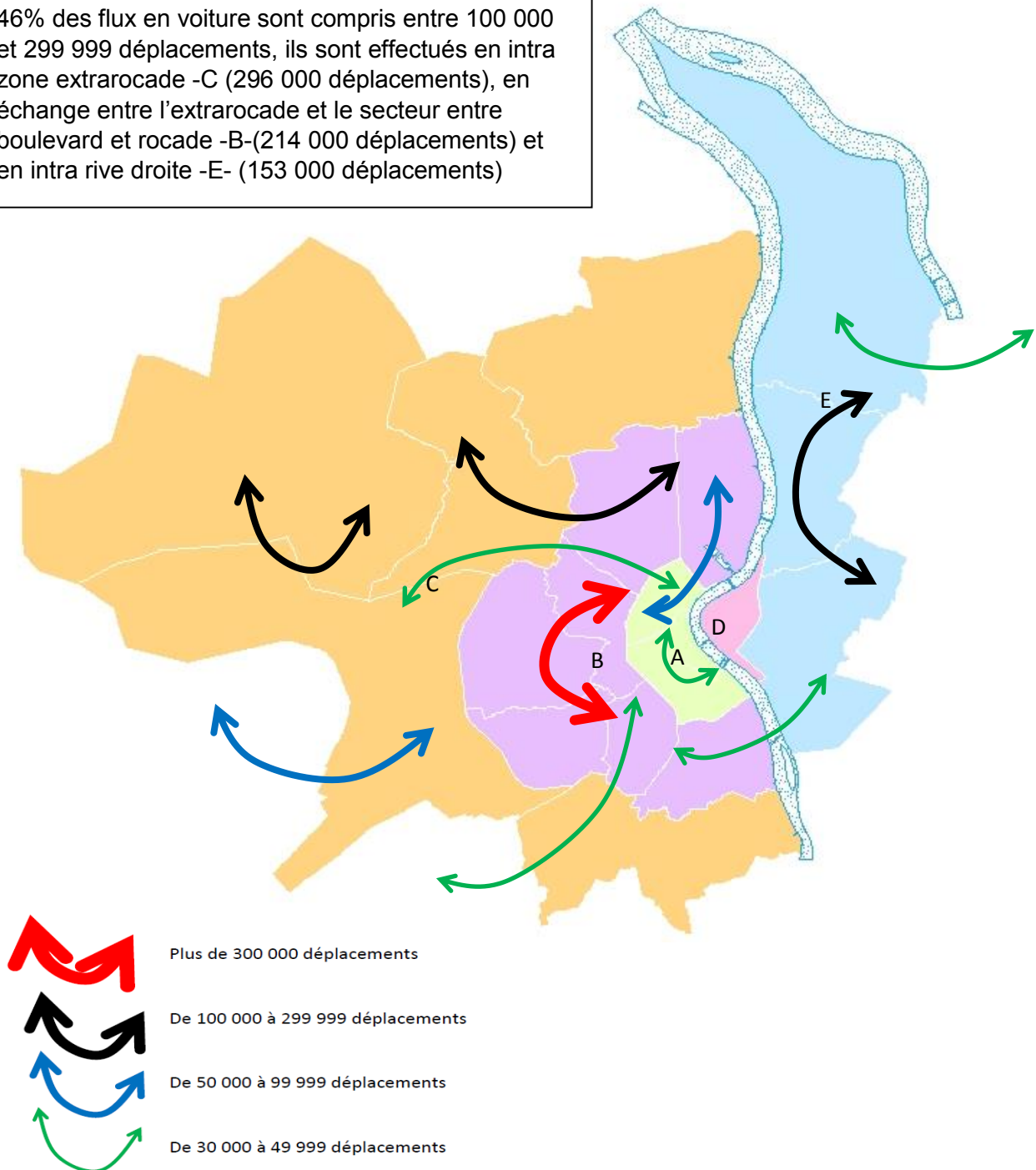
Flux de déplacements en voiture particulière (supérieur à 30 000)

1 445 000 déplacements en mode voiture conducteur + passager

Les flux supérieurs à 30 000/jour et réalisés en voiture représentent 94% de l'ensemble des déplacements effectués en voiture

351 000 déplacements intra boulevard et rocade -B- soit environ 1/4 des déplacements VP

46% des flux en voiture sont compris entre 100 000 et 299 999 déplacements, ils sont effectués en intra zone extrarocade -C (296 000 déplacements), en échange entre l'extrarocade et le secteur entre boulevard et rocade -B- (214 000 déplacements) et en intra rive droite -E- (153 000 déplacements)

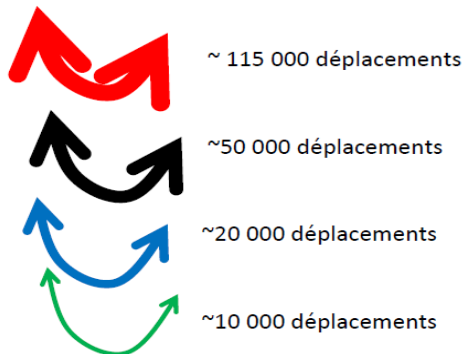
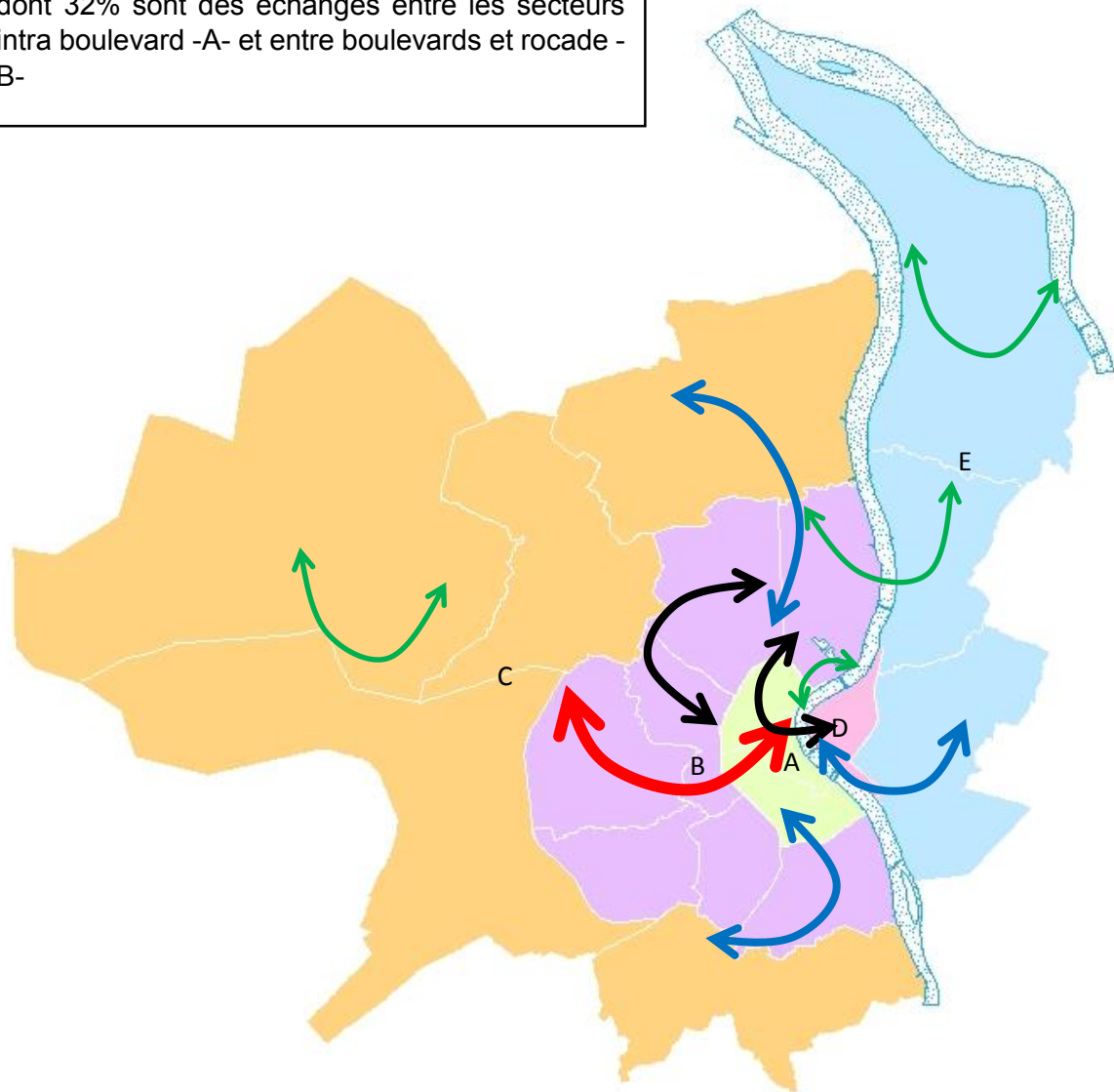


Flux des déplacements en Transports Collectifs Urbains

350 000 déplacements en transports collectifs urbains

61% des déplacements en transports collectifs ont lieu en intra rocade -A+B-

dont 32% sont des échanges entre les secteurs intra boulevard -A- et entre boulevards et rocade -B-

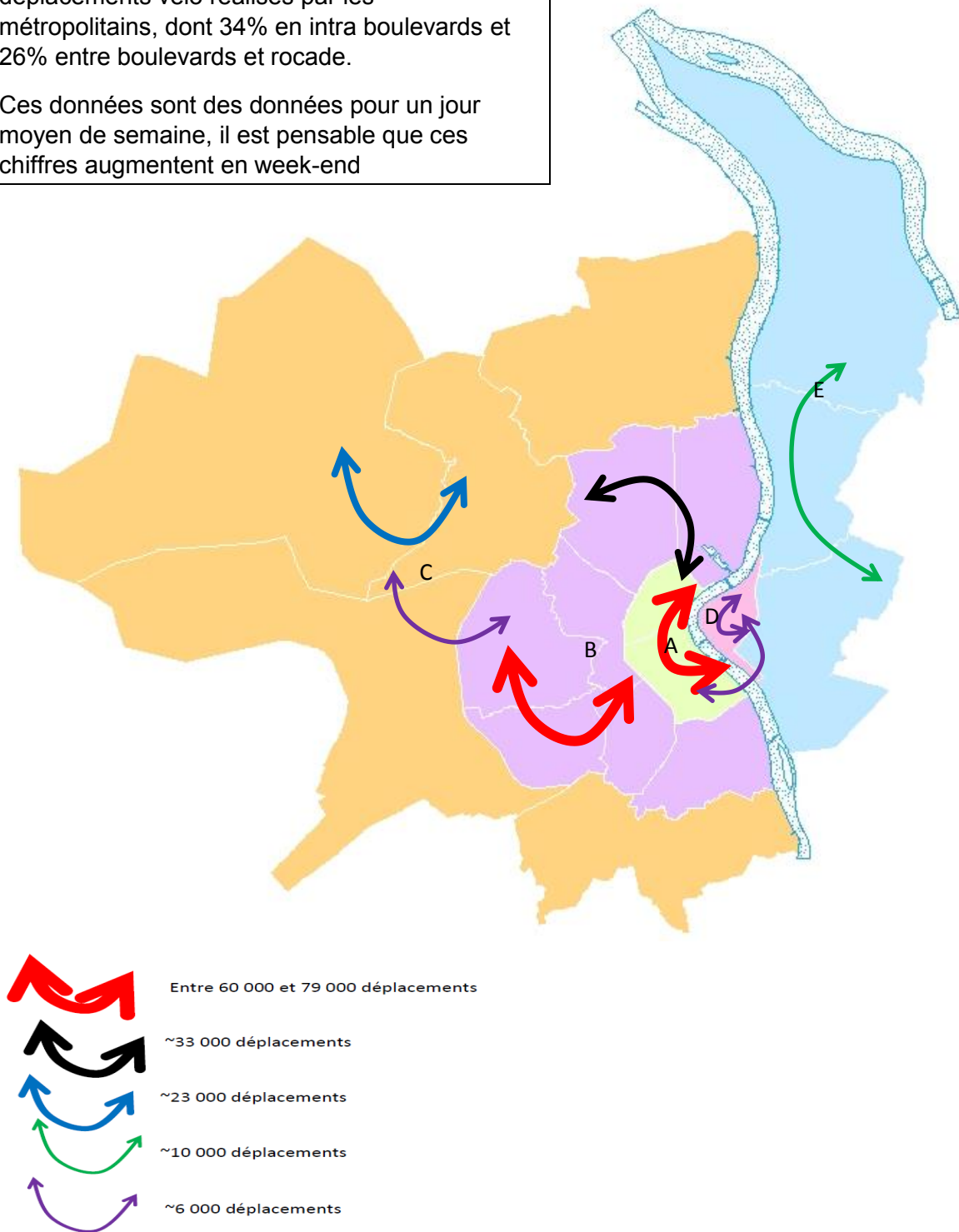


Flux des déplacements à vélo

233 000 déplacements à vélo

Les déplacements à vélo en intra rocade représentent 74% de l'ensemble des déplacements vélo réalisés par les métropolitains, dont 34% en intra boulevards et 26% entre boulevards et rocade.

Ces données sont des données pour un jour moyen de semaine, il est pensable que ces chiffres augmentent en week-end

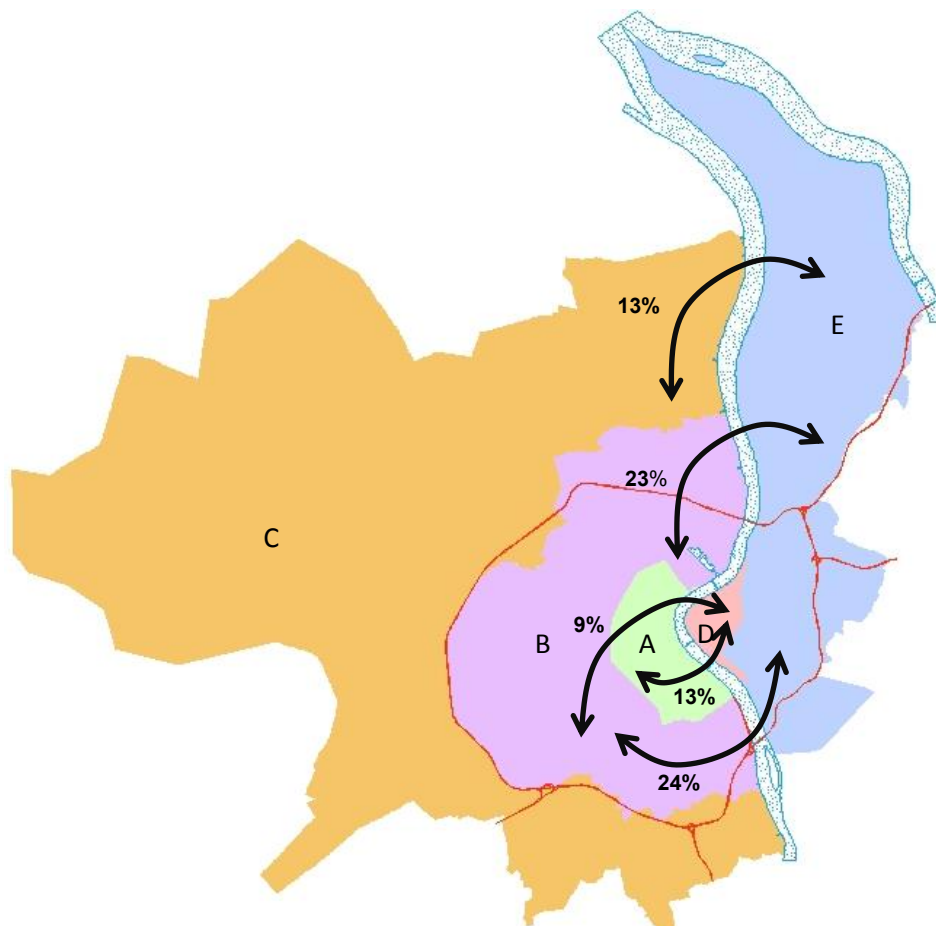


5. Les flux d'échanges entre les deux rives réalisés par les Métropolitains

Rappel : cette enquête ne porte que sur les déplacements des métropolitains, dans ce chapitre seul des usages des ponts par les métropolitains sont abordés, il faut ne pas omettre que nombre de non-métropolitains les utilisent quotidiennement. Le questionnaire de l'EDA ne permet pas d'identifier le pont utilisé pour les franchissements de la Garonne. L'enquête a été réalisé après la fermeture du pont de Pierre au trafic routier.

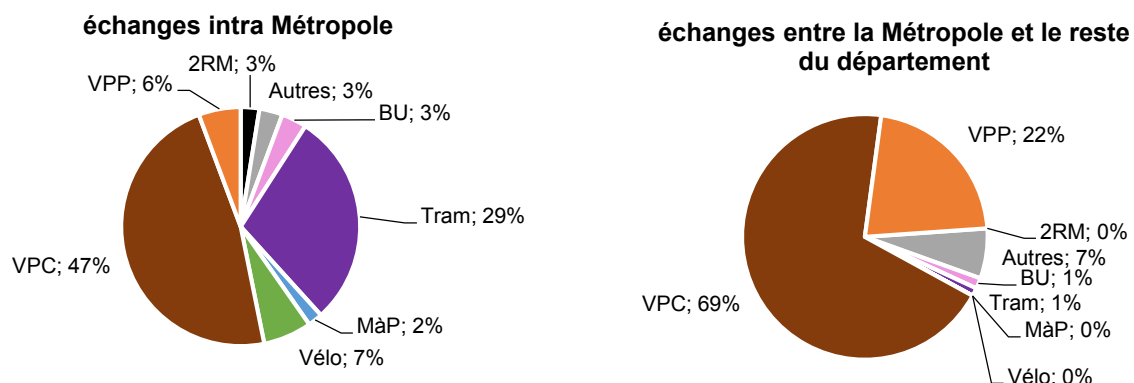
83% des échanges réalisés par les Métropolitains entre les deux rives de la Garonne sont des déplacements intra-Métropole ; les 17% restant sont des échanges entre la Métropole et le reste du département. Il est à noter que l'étude a été réalisée sur seulement les résidents de la Métropole donc sans prise en compte des usagers des ponts du territoire métropolitains résidant dans le reste du département de la Gironde.

La majorité ces franchissements de la Garonne sont des déplacements ayant un lien avec secteur rive droite hors Bordeaux – E, ont la majorité sont réalisés en voiture.



Les modes utilisés :

La voiture est le mode majoritaire utilisé pour les déplacements entre les deux rives



Les déplacements entre le territoire métropolitain et le reste du département nécessitant un franchissement de la Garonne sont à 91% effectués en voiture particulière conducteur. 6 déplacements sur 10 ont un lien avec le domicile dont 3/10 sont des déplacements domicile = loisirs et 2/10 des déplacements domicile = travail.

Les déplacements intra-Métropole nécessitant un franchissement de la Garonne :

53% (soit 91 000 déplacements par jour ouvré) des échanges entre les deux rives intra-Métropole sont effectués en voiture dont 47% en tant que conducteur.

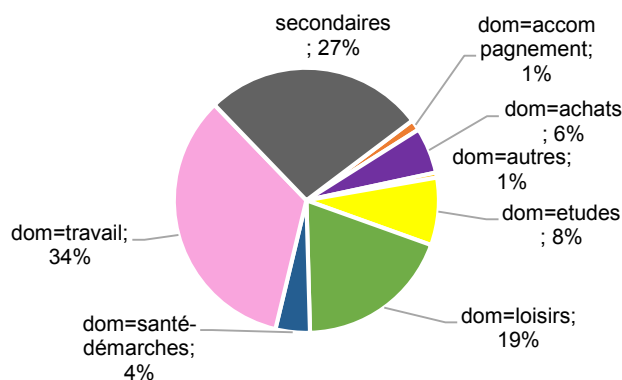
31% (soit 56 000 déplacements) de ces échanges sont réalisés en transports collectifs urbains dont 29% en tram,

7% (soit 11 000 déplacements par jour ouvré) sont faits à vélo.

Les motifs des franchissements de la Garonne :

Les déplacements franchissant la Garonne ayant un lien avec le domicile représentent les 2/3 de ces franchissements dont

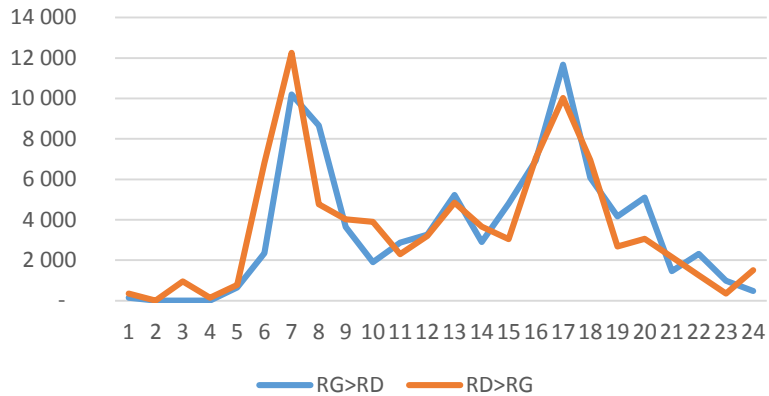
- 34% ont pour motifs le domicile = travail parmi lesquels 6/10 sont réalisés en voiture particulière, 3/10 en transports collectifs urbains et 1/10 à vélo
- 25% ont pour motif le domicile = loisirs/achats pour lesquels 56% sont effectués en voiture particulière, 31 % en transports collectifs urbains et 8% à vélo.



27% des échanges entre les deux rives ont des motifs secondaires (sans lien avec le domicile) dont 19% un lien avec le lieu de travail. 7 sur 10 des déplacements à motifs secondaires sont effectués en voiture 2 sur 10 en transports collectifs.

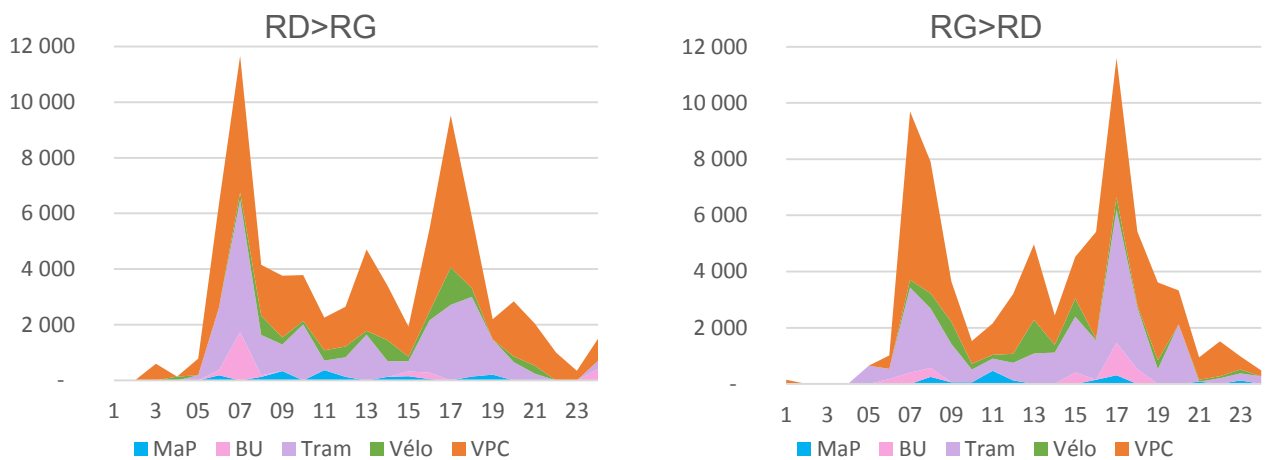
Les franchissements selon l'heure de départ des déplacements

Les graphiques suivant montrent les répartitions horaires des déplacements selon l'heure de départ des déplacements entre les deux rives en intra-Métropole :



On note que le schéma de la rive gauche >rive droite est le miroir de celui de la rive droite>rive gauche, ceci montre que l'usage des ponts est essentiellement réalisé pour des déplacements pendulaires.

Les données cumulées par mode :



On relève que la voiture reste le mode majoritaire sur les périodes de pointe.

Il est rappelé que ces analyses ne prennent en compte que les déplacements des métropolitains.

LE COMPORTEMENT DES MÉTROPOLITAINS

1. Rappel des définitions

La **multimodalité** indique que les usagers disposent de plusieurs modes de déplacements pour aller d'un point A à un point B.

L'**intermodalité** est une notion traduisant qu'un déplacement d'un point A à un point B a été réalisé avec différents modes successifs par une personne (donc constitué de plusieurs trajets), dans ce cas on parle de déplacement intermodal. Un déplacement réalisé par un personne avec un seul mode est appelé un déplacement monomodal.

2. Les déplacements intermodaux

4% des déplacements des métropolitains sont des déplacements intermodaux, soit 120 000 déplacements (contre environ 106 000 en 2009).

9 déplacements intermodaux sur 10 sont des déplacements combinant 2 trajets donc 2 modes quel que soit le périmètre des déplacements.

Les **déplacements intermodaux** sont constitués essentiellement des combinaisons de modes suivantes :

- bus-bus/bus-tram/tram-tram : 64% (soit 24% de l'ensemble des déplacements)
- voiture – transports collectifs : 20 % (soit 0,8 % de l'ensemble des déplacements)
- vélo – transports collectifs : 3% (soit 0,1% de l'ensemble des déplacements)
- vélo-voiture 1% (soit 0,04% de l'ensemble des déplacements)

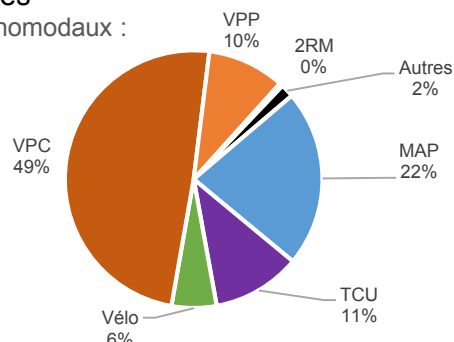
3. Les comportements des Métropolitains

660 500 personnes se sont déplacées la veille de l'enquête (744 00 personnes enquêtées).

Sur une journée moyenne, les comportements des métropolitains se qualifient de la façon suivante :

- 12% se déplacent exclusivement en marche à pied (représentant 865 000 déplacements)
- 41% réalisent leurs déplacements avec un seul mode mécanisé
- 24% effectuent leurs déplacements soit avec un seul mode mécanisé soit en marche à pied
- 13% utilisent différents modes mécanisés lors de déplacements monomodaux et/ou intermodaux
- 10% font des déplacements en marche à pied et des déplacements (monomodaux et/ou intermodaux) en modes mécanisés

53% de monomodaux :



IMPACT DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

Une question locale a été posée aux ménages enquêtés sur l'impact du stationnement payant sur voirie dans Bordeaux.

La demande était : « *Au cours des dernières deux années, avez-vous changé de mode de déplacement en raison de l'extension du périmètre de stationnement payant dans l'agglomération ?* »

« *Si oui : quel mode de déplacement utilisez-vous alors principalement désormais ?* »

Généralités sur les ménages habitant dans les zones ayant un stationnement de surface payant :

- 0,8, c'est leur taux de motorisation (nombre de voitures à disposition d'un ménage) , bien inférieur à la moyenne des ménages métropolitains : 1,25
- 13% des ménages de ces zones ont 2 voitures et plus à disposition contre 34% pour l'ensemble des ménages métropolitains

L'enquête montre que suite au passage au stationnement résident :

- 8,5% des habitants des quartiers où le stationnement payant sur voirie a été mis en place abandonnent la voiture et changent de mode,
- 20% des automobilistes qui venaient dans ces quartiers en voiture changent de mode.
-

Les transports en commun (pour environ 50% du report des habitants de ces quartiers), la marche (20% des reports) et le vélo (20% des reports) sont les grands gagnants de ces changements de comportement.

ANNEXE : tableaux récapitulatifs des données des Métropolitains

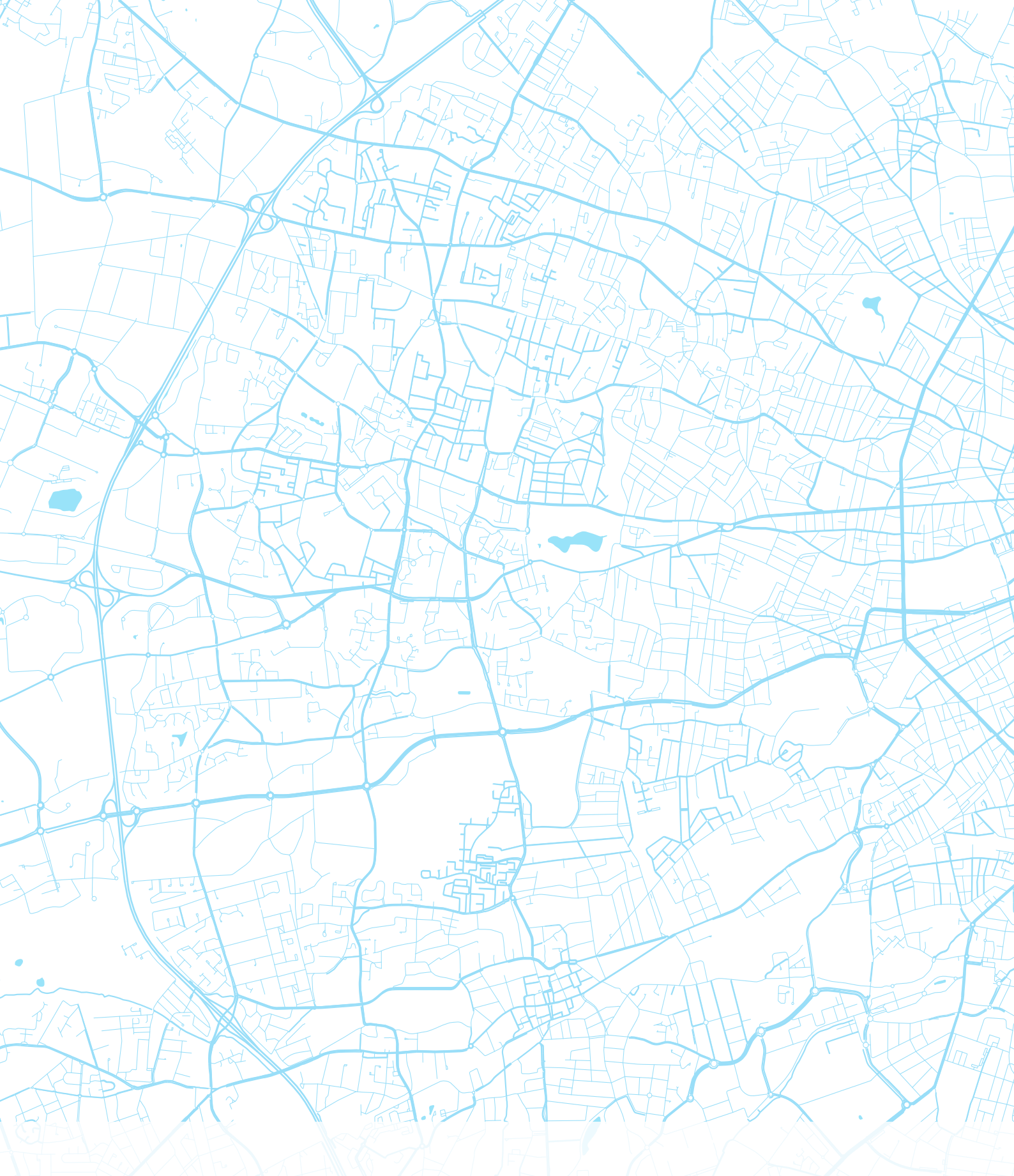
Rappel ; les déplacements sur le territoire d'analyse sont les déplacements des métropolitains en intra Métropole et leurs échanges entre la Métropole et le reste du département de la Gironde

		EDA 2017	
		Tous les déplacements	Déplacements territoire d'analyse
ménages		367 741	
population totale		743 74	
population 5 ans et plus		703 577	
nombre de déplacements	tout mode	3 063 000	2 951 000
	MàP	888 000	865 000
	Vélo	235 000	233 000
	Tram	245 000	242 000
	bus + autres TCU	113 000	108 000
	2 RM	28 000	27 000
	VPC	1 233 000	1 182 000
	VPP	286 000	264 000
	Autres	35 000	30 000
mobilité	tous modes	4,35	4,19
	MàP	1,26	1,23
	Vélo	0,33	0,33
	Tram	0,35	0,34
	Bus Urbains	0,16	0,15
	2 RM	0,04	0,04
	VPC	1,75	1,68
	VPP	0,41	0,37
	Autres	0,05	0,04
part modale	MàP	29%	29%
	Vélo	8%	8%
	Tram	8%	8%
	bus + autres TCU	4%	4%
	2 RM	1%	1%
	VPC	40%	40%
	VPP	9%	9%
	Autres	1%	1%

		EDA 2017		
Données par secteur de résidence		Tous les déplacements	<i>Déplacements territoire d'analyse</i>	
<i>ménages</i>		367 741		
population totale		743 74		
population 5 ans et plus		703 577		
nombre de déplacements tout mode		3 063 000	2 951 000	
Secteur de résidence	Nombre de voiture possédées par Ménages	Nombre de vélos possédés par ménage	Budget temps par métropolitain-min	Budget distance par métropolitain-Km
BxM	1,25	1,31	69,4	15,7
1	0,56	0,71	71,7	9,8
2	0,98	1,15	69,9	11,0
3	1,25	1,22	74,1	14,5
4	0,89	0,96	71,8	13,3
5	1,08	1,12	70,9	13,7
6	1,06	1,23	66,6	12,9
7	1,43	1,41	65,6	13,4
8	1,32	1,38	67,0	16,6
9	1,24	1,20	63,4	13,1
10	1,01	1,97	68,0	12,7
11	1,30	1,44	61,8	13,6
12	1,40	1,31	73,7	15,4
13	1,30	1,32	68,4	14,4
14	1,58	1,40	70,4	24,1
15	1,64	1,83	72,8	22,0
16	1,68	1,59	72,5	21,6
17	1,77	2,16	70,5	22,4
18	1,69	1,95	70,3	22,1
19	1,57	1,55	66,5	19,1

		EDA 2017				
Données par secteur de résidence		Tous les déplacements des Métropolitains en intra-Métropole et en lien avec la Métropole				
Nombre de déplacements tout mode		2 951 000				
Secteur de résidence	MOBILITE					
	Tout Mode	MàP	Vélo	TCU	VP	Autres
BM	4,19	1,23	0,33	0,50	2,05	0,08
1	4,76	2,63	0,60	0,95	0,11	0,04
2	4,60	2,31	0,85	0,33	0,21	0,02
3	4,28	1,19	0,46	0,55	0,28	0,10
4	4,29	1,73	0,44	0,95	0,29	0,14
5	4,26	1,40	0,60	0,86	0,26	0,08
6	3,90	1,55	0,41	0,52	0,28	0,06
7	3,89	1,05	0,33	0,39	0,43	0,06
8	4,07	0,89	0,17	0,39	0,39	0,16
9	4,03	1,00	0,30	0,59	0,31	0,16
10	4,16	1,45	0,39	0,79	0,19	0,07
11	3,84	1,09	0,33	0,43	0,32	0,07
12	4,29	1,31	0,10	0,66	0,45	0,03
13	4,19	1,02	0,28	0,42	2,42	0,04
14	4,31	0,61	0,03	0,24	3,32	0,11
15	3,94	0,74	0,04	0,13	2,97	0,07
16	4,08	0,44	0,12	0,26	3,24	0,02
17	4,35	0,76	0,24	0,27	2,99	0,10
18	4,06	0,78	0,17	0,30	2,73	0,08
19	4,07	0,75	0,21	0,24	2,76	0,10

		EDA 2017			
Données par secteur de résidence		Tous les déplacements des Métropolitains en intra-Métropole et en lien avec la Métropole			
Nombre de déplacements tout mode		2 951 000			
Secteur de résidence	PARTS MODALES				
	MàP	Vélo	TCU	VP	Autres
BM	29%	8%	12%	49%	1%
1	55%	13%	20%	11%	1%
2	50%	19%	7%	24%	1%
3	28%	11%	13%	46%	2%
4	40%	10%	22%	24%	3%
5	33%	14%	20%	31%	2%
6	40%	11%	13%	35%	2%
7	27%	9%	10%	53%	2%
8	22%	4%	10%	60%	4%
9	25%	7%	15%	49%	4%
10	35%	9%	19%	35%	2%
11	28%	9%	11%	50%	2%
12	31%	2%	15%	51%	1%
13	24%	7%	10%	58%	1%
14	14%	1%	5%	77%	2%
15	19%	1%	3%	75%	2%
16	11%	3%	6%	79%	1%
17	18%	5%	6%	69%	2%
18	19%	4%	7%	67%	2%
19	19%	5%	6%	68%	2%



Bordeaux Métropole, le sens de la ville



BORDEAUX MÉTROPOLE
Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 Bordeaux cedex
T. 05 56 99 84 84
www.bordeaux-metropole.fr



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**