

Mouvable



L'état de la mobilité en 2009 :

Présentation des résultats de l'Enquête Ménages Déplacements 2009

Le fait démographique

- En 2009 : 3,2 millions de déplacements chaque jour sur l'agglomération, soit une augmentation de 11 % par rapport à 1998
- Une augmentation des déplacements qui a pour origine prédominante l'attractivité démographique : 7 sur 10 déplacements supplémentaires lui sont attribuables contre seulement 3 à l'augmentation de la mobilité individuelle
- Une mobilité individuelle qui passe de 3,58 à 3,68 par individu (Toulouse 3,89 – Lille 3,76 – Lyon 3,39)

La concurrence VP -TC

Parts modales	TC	MAP	Vélos	VP	Autres
CUB	11,00% (+ 1)	24,00% (+2)	4,00% (+1)	59,00% (- 5)	2 % (+1)
Agglomération	9,00% (+ 1)	21,00% (+2)	3,00% (+ 0)	63,00% (- 4)	2 % (+1)

- La part de marché de la voiture a fortement reculé de 5 points (passant de 64% en 1998 à 59 % aujourd'hui). Celle des transports collectifs a connu une petite augmentation de 1 à 2 points (passage de 8 % à 9 % sur l'agglomération et de 10 % à 11% sur la CUB)

→ une rupture de tendance (à l'instar des autres villes françaises lorsqu'elles avaient commencé à mettre en place leurs réseaux de tramway) ...

... mais une dynamique insuffisante pour réduire le volume des trajets automobiles dû à l'accroissement démographique

→ en conséquence : si l'objectif démographique 2030 pour le SCOT est de connaître une progression sensible de la population (de + 200 000 habitants sur l'agglomération), l'ambition est de mise en terme d'action sur la mobilité.

Des situations différentes par secteurs géographiques

Parts modales	TC	MAP	Vélos	VP
Intra cours	22,00%	54,00%	8,00%	14,00%
Entre cours et bvds	14,00%	42,00%	7,00%	34 %
Entre bvds et rocade*	6 à 15 %	16 à 26 %	1 à 4 %	58 à 69 %
1ère couronne extra rocade ouest et presque'île	6 à 11 %	8 à 14 %	1 à 2 %	72 à 79 %
2nde couronne	3 à 6 %	7 à 12 %	1 à 5 %	78 à 84 %

La question des modes doux :

- La durée moyenne des déplacements en TC (34 mn) représente le double de celle en voiture (15 mn) : un recours encore important à la voiture même dans les déplacements courts ;

- La marche et le vélo progressent, mais pas à la hauteur de leur potentiel : sur l'agglomération, la marche à pied gagne 2 points, passant de 19 % à 21 % (soit une hausse de 23 % du nombre de déplacements) et la part du vélo est stable (soit une hausse en volume de près de 11 %). La part de la marche est identique à celle de Toulouse mais en deçà de celle de Rennes (28 %), Lille (31 %) ou Lyon (32 %). Par ailleurs, la voiture assure 20 % des déplacements de moins de 1 kilomètre et 70 % des déplacements de 1 à 2 kilomètres.

→ En d'autres termes, le vélo présente un potentiel sur les moyennes et les courtes distances. La marche à pied présente, quant à elle, un fort potentiel sur les petites distances.

→ Si le modèle « TC/vélo/marche/réduction VP » se concrétise dans le centre-ville bordelais, ce n'est pas encore le cas ailleurs. Les atouts de la marche à pied et du vélo (y compris électrique) sont patents, mais restent à traduire en stratégies d'actions.

La part modale des déplacements selon leur longueur sur l'agglomération :

- marche à pied : elle domine sur les déplacements inférieurs à 1 km (70 %), chute fortement entre 1 et 2 km (un peu plus de 20 %), quasiment absente entre 2 et 3 km (environ 10 %) !
- vélo : part modale très faible jusqu'à 5 km (moins de 10 %), inexistante au delà des 5 km
- voiture : elle « explose » dès 1 à 2 km où elle représente plus de 65 % de part modale !

L'avenir de l'intermodalité

- Une hausse très sensible des déplacements multimodaux : ils passent de 58 000 en 1998 à 125 000 en 2009 et notamment ... une augmentation des déplacements en rabattement VP → TC (37 000 déplacements en 2009 dont 32 000 en rabattement sur le tramway : une multiplication par 3 entre les deux enquêtes)
- Les différences importantes de mobilité entre les territoires hors CUB, notamment entre le Médoc et l'Entre Deux Mers, questionnent également les stratégies de rabattement des territoires périphériques.

En effet, la qualité de desserte en tramway de la rive droite, le rabattement important des habitants de l'Est de l'agglomération vers ces réseaux, et la difficulté de traverser le fleuve expliquent probablement en partie les différences importantes de mobilité entre les zones du Médoc et de l'Entre Deux Mers concernées par cette enquête.

Les comportements

- Fort développement des déplacements « secondaires », correspondant à des déplacements non rattachés au domicile (par exemple un déplacement partant du travail habituel pour se rendre sur un lieu d'achats).

→ la multiplication des déplacements complexes – rabattement vers les TC, chaînage des déplacements, trajets hors heures de pointe... – révèle à la fois la formidable capacité d'évolution des comportements et la nécessité d'une adaptation des modes de conception et de gestion du système de déplacements ?

Vers une mobilité durable ?

- La question de la durabilité de la mobilité se pose de manière cruciale puisque 78 % des kilomètres parcourus quotidiennement sont réalisés en voiture. Or, la voiture individuelle constitue le principal consommateur en énergie et le principal producteur de gaz à effet de serre en matière de transport

→ A côté du transfert modal de la voiture vers les TC, la marche et le vélo, la réduction des distances globalement parcourues en voiture doit devenir un objectif prioritaire, via la réduction de chaque trajet individuel (éloge de la proximité) et la mutualisation des véhicules (éloge du co-voiturage ou de la voiture partagée) ?