

QUELLES MOBILITÉS DEMAIN SUR BORDEAUX MÉTROPOLE ?

Résultats d'une enquête en ligne

Bordeaux Métropole a réalisé par le biais de son site Internet une concertation visant à recueillir l'avis et la perception de tous ceux qui se déplacent quotidiennement sur son territoire. L'enquête a été menée du 26 novembre 2020 au 16 janvier 2021 et a permis de recueillir l'avis de plus de 3500 répondants.

Pour pallier l'absence de représentativité des répondants et évaluer l'impact de la crise sanitaire sur la perception et les attentes des habitants en matière de déplacements, cette consultation a été complétée par une enquête IFOP menée auprès de 1 508 répondants. Retrouvez-en [les résultats complets](#) et [l'analyse synthétique](#) dans la rubrique « publications » du site internet de Bordeaux Métropole

Profil des répondants

Sur les 3 500 répondants à l'enquête en ligne, 8% des répondants ne vivent pas dans Bordeaux Métropole. Parmi eux 36% vivent rive droite, 38% au sud de la métropole et 10% sur le bassin

Parmi ceux vivant dans Bordeaux Métropole (92%), les jeunes et les seniors sont sous-représentés : 77% des répondants ont entre 27 et 60 ans, alors qu'ils ne représentent que 54% des habitants¹. Les inactifs sont aussi moins nombreux dans l'enquête que dans la population (19%, versus 23%).

En ce qui concerne les actifs, 55% des répondants de l'enquête sont des **cadres et professions intellectuelles supérieures**, alors qu'ils ne représentent que 25% des habitants. Cette surreprésentation massive se fait au détriment des professions intermédiaires (deux fois moins nombreuses que dans la population) et des ouvriers quasiment inexistantes.

Enfin, la ville **de Bordeaux est surreprésentée**, parmi les lieux de résidence (39% versus 33% dans la population), ainsi que dans les lieux d'emplois : 57% des répondants travaillent à Bordeaux, alors qu'ils ne représentent que 47% des métropolitains.

Compte tenu des caractéristiques du panel des personnes ayant répondu à l'enquête, les résultats sont donc à interpréter avec prudence : ils sont sans doute plus représentatifs des pratiques et des souhaits d'une partie des habitants de la métropole (les 27-60 ans, cadres et professions intellectuelles et dont l'emploi est situé à Bordeaux), que de l'ensemble.

Un répondant sur trois est un cycliste

A la question « quel mode utilisez-vous le plus souvent ? », 38% des répondants ont cité la voiture, 32% le vélo, 20% des transports en commun et 6% la marche.

A titre de comparaison, l'Enquête Ménage Déplacements 2017 indiquait que 49% de déplacements étaient réalisés en voiture, 8% en vélo, 12% en TC et 29% à pied.

La part de cyclistes (32%) semble donc très importante dans l'enquête, au détriment de la voiture mais surtout de celle des marcheurs qui est très faible, par rapport à son poids effectif.

Toutefois les parts modales de l'enquête ménage prennent en compte tous les déplacements réalisés la veille du jour enquêté et non, comme ici, le mode principal, posé de façon générale, il est donc normal qu'il y ait des différences.

« Il faudrait cesser d'opposer les modes de transport entre eux »

H, cadre, Bordeaux

La plupart des métropolitains ont un usage des modes variant selon leurs besoins, leurs destinations et leur environnement. Certains modes, comme la marche, sont moins à même de ressortir comme le mode utilisé « le plus souvent », car cela nécessiterait l'exercice objectif de cumuler tous les petits déplacements à pied du matin, de la pause déjeuner, ou de fin de journée pour faire quelques courses, etc.

Par ailleurs, l'enquête étant présentée comme une concertation portant sur la stratégie de mobilité 2021-2035 de la métropole, il est vraisemblable que les répondants ayant des pratiques fortement multimodales se soient positionnés sur un mode qu'ils jugeaient « stratégique ».

L'écart avec les parts modales de l'Enquête Ménage peut également venir du profil des répondants. La sous-représentation jeunes et des seniors parmi les répondants (cf. Encadré) accentue vraisemblablement celle des marcheurs.

Enfin, la période de consultation (15 novembre 2020 -16 janvier 2021) est une période où la situation sanitaire a fortement modifié les habitudes de déplacements.

¹ Regroupement des 3 catégories socioprofessionnelles : professions intermédiaires, ouvriers et employés, pour en savoir plus : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1758>

Des profils de répondants très différents selon les modes

La question du mode principal s'avère très « segmentante ». Les automobilistes, les cyclistes, les usagers des transports en commun et les marcheurs ont des profils très distincts les uns des autres.

Les automobilistes sont principalement **des actifs vivant en périphérie**. 85% d'entre eux sont des actifs. Les populations moins favorisées¹ et notamment les employés y sont surreprésentés. Ils vivent et travaillent majoritairement en dehors de Bordeaux : 72% habitent en dehors de Bordeaux, alors qu'ils ne sont que 64% dans l'ensemble des répondants.

Les cyclistes sont au contraire principalement des **cadres bordelais**. Les populations plus favorisées² sont largement surreprésentées, au détriment des autres actifs et des inactifs. Les cyclistes sont plus souvent des hommes (53%) que des femmes (47%). Les bordelais sont largement surreprésentés (43% d'entre eux y vivent et 52% y travaillent).

Les usagers des TC sont majoritairement des **femmes et des étudiants**. Les moins de 26 ans et les étudiants sont deux fois plus nombreux parmi les usagers des TC que dans l'ensemble des répondants. 58% des usagers TC sont des femmes. Les liaisons entre Bordeaux et la métropole sont surreprésentées.

Enfin, **les marcheurs** sont avant tout **des retraités et des Bordelais**

Les moins de 20 ans et les plus de 60 ans sont surreprésentés. Les marcheurs comptent 30% d'inactifs alors qu'ils ne sont que 18% au total. 46% d'entre eux vivent à Bordeaux (contre 36% pour l'ensemble des répondants).

« Pour les personnes très âgées qui doivent abandonner leur voiture, une offre d'accompagnement souple et accessible pour permettre ces déplacements (courses, rendez-vous médicaux, ...) »

F, retraitée, Mérignac

² Regroupement des 3 catégories socioprofessionnelles : Artisan, commerçant ou chef d'entreprise, Cadre ou profession intellectuelle supérieure et profession intermédiaire, pour en savoir plus : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1758>

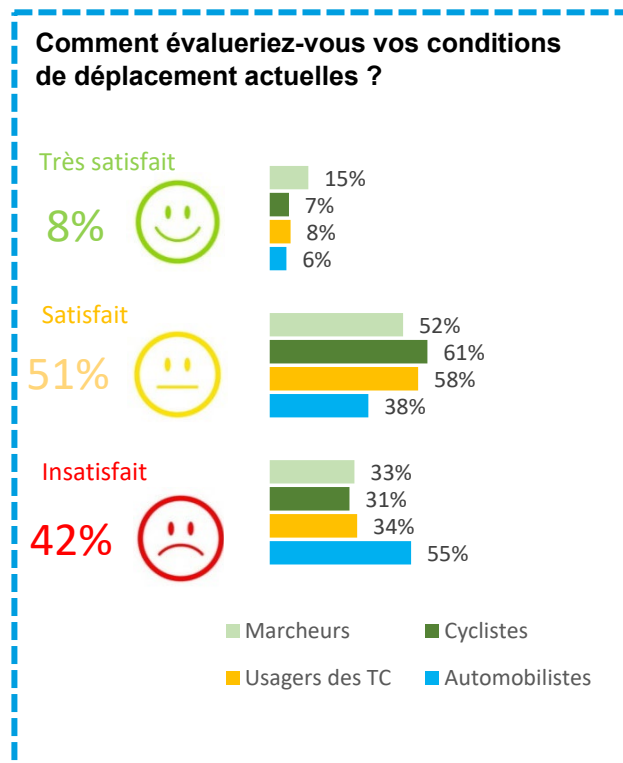
Une majorité de répondants satisfaits

A la question « Comment évalueriez-vous vos conditions de déplacement actuelles ? » 8% des répondants sont très satisfaits, 51% plutôt satisfaits et seulement 42% se déclarent insatisfaits.

Toutefois l'insatisfaction est nettement plus importante parmi les automobilistes : 55% se déclarent insatisfaits, contre 34% pour les usagers des TC, 31% pour les cyclistes et 33% pour les marcheurs.

Parallèlement la satisfaction décroît avec l'éloignement au centre. Les insatisfaits sont en effet 28% parmi les répondants réalisant des liaisons domicile-travail ou études internes à Bordeaux, 42% parmi ceux réalisant des liaisons entre bordeaux et le reste de la métropole, 45% pour les liaisons internes à la métropole hors Bordeaux, et 50% pour les liaisons sortant de la métropole.

Pour expliquer cette insatisfaction, les deux principaux problèmes déclarés sont le manque d'aménagements vélo et la présence d'embouteillages. Naturellement, le premier est massivement cité par les cyclistes alors que le problème des embouteillages est avant tout cité par les automobilistes. Les marcheurs soulignent aussi la place trop importante occupée par la voiture et le manque de respect des règles. Les usagers des TC souhaitent avant tout plus de fiabilité des transports et une fréquence plus importante, avant même une meilleure desserte.



Objectifs prioritaires par mode

Pour chacun des modes : les transports en commun, la marche, le vélo, la voiture, le covoiturage et les livraisons, l'enquête demandait de choisir, dans une liste, les propositions jugées prioritaires dans les actions à mener par Bordeaux Métropole ces prochaines années.

« Peut-être que mettre en place une commission citoyenne, qui comprendrait l'ensemble des profils d'usagers, sur la thématique de la mobilité pourrait être une idée à tester. Personnellement, je trouve que la mobilité est un enjeu majeur pour le développement à long terme de notre métropole (économie, attractivité, écologie). »

H, cadre, Pessac

Concernant **les transports en commun**, deux objectifs sont collectivement jugés prioritaires : « Améliorer la desserte en transports en commun des territoires périphériques » choisi par 59% des répondants et « améliorer les interconnexions entre les transports collectifs et les autres modes (intermodalité) » choisi par 55% des enquêtés. Les automobilistes sont plus sensibles à la desserte des territoires périphériques. Les usagers des TC sont plus nombreux à souhaiter une augmentation du nombre de lignes de bus. Les cyclistes sont plus sensibles aux interconnexions. L'objectif d'améliorer la desserte est beaucoup plus cité lorsque ni le lieu de résidence, ni le lieu d'emploi n'est Bordeaux. Les populations moins favorisées sont quant à elles très peu sensibles à l'amélioration des interconnexions, mais souhaitent en revanche massivement une augmentation du nombre de lignes de bus. Elles sont également plus sensibles au coût, au confort et à la sécurité des transports, à l'instar des seniors.

« Une cartographie plus simple et plus lisible (la cartographie des bus est illisible) prenant en compte les déplacements vers les lieux importants (gare, hôpital, changement de rive...) et des interconnexions modales claires mettant fin au système radial. »

H, Retraité, Bègles

Concernant **le vélo**, un objectif se dégage nettement des autres « Privilégier les aménagements cyclables séparés de la chaussée » qui recueille 67% des choix et fait largement consensus. En revanche, l'objectif arrivant en 2^{ème} position (choisi par 54% des répondants) : « augmenter le nombre d'aménagements cyclables, quitte à supprimer du stationnement et/ou des files de circulation automobile » est assez clivant. En effet, il est choisi par 82% des cyclistes mais seulement 35% des automobilistes. Toutes les autres propositions sont également très clivantes, notamment entre les automobilistes et les cyclistes

à l'exception du fait de créer des parkings vélos sécurisés.

Au sein des cyclistes les réponses sont assez homogènes. Les cyclistes bordelais sont toutefois beaucoup plus nombreux à souhaiter augmenter le nombre d'arceaux vélo.

Les marcheurs sont quant à eux plus sensibles à « renforcer la répression policière sur les mauvais comportements des automobilistes, des cyclistes et des usagers de la trottinette ».

Concernant **la marche**, trois objectifs se dégagent des autres, tous trois relatifs au confort des trottoirs : « Mieux adapter les trottoirs aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées » (choisi par 58% des répondants), « Agrémenter l'espace public (végétalisation, fontaines, mobiliers, bancs...) » (54% des répondants) et « Désencombrer les trottoirs des mobiliers inutiles » (54% des répondants).

Si les 3 premières priorités font globalement consensus, les marcheurs sont également sensibles à l'amélioration du revêtement des trottoirs, alors que les cyclistes sont plus nombreux à souhaiter « des trottoirs plus larges quitte à supprimer du stationnement sur voirie et/ou des files de circulation automobile » ainsi que « la fermeture des rues d'écoles aux automobiles aux heures d'entrée/sortie des enfants le matin et le soir ». Les réponses sont relativement homogènes selon les territoires. Les Bordelais sont toutefois nettement plus nombreux à souhaiter « l'élargissement des trottoirs quitte à supprimer du stationnement sur voirie et/ou des files de circulation automobile ».

« Penser le vélo comme un mode de déplacement et pas juste pour de l'appoint ou tourisme (cf. panneaux Espagne, Norvège...), fluidifier les axes vélos... bref commencer par mettre à vélo vos équipes voiries pour qu'ils se rendent compte. »

H, cadre, Talence

Concernant **la voiture**, 3 objectifs se distinguent des autres, dont un nettement : le fait de développer les parkings en entrée d'agglomération (parcs-relais). Les automobilistes, tout comme les résidents éloignés du centre et les actifs ouvriers, employés ou de professions intermédiaires veulent avant tout fluidifier la circulation, alors que les cyclistes sont plus favorables au développement des parkings relais, à la suppression des feux ou au déploiement du parking payant.

Concernant **le covoiturage**, il s'agissait de déterminer les deux priorités parmi une liste de 6 propositions. Là encore les résultats diffèrent selon les profils. Les automobilistes souhaitent plus d'outils de mise en relation et le déploiement de bornes électriques, alors que les cyclistes sont beaucoup plus nombreux à souhaiter le développement de l'autopartage. Les actifs ouvriers, employés ou de professions intermédiaires jugent

nettement plus prioritaire le développement des outils de mise en relation de covoitureurs.

Enfin, concernant **les livraisons**, les cyclistes sont largement favorables au déploiement de nouveaux modes de livraison, alors que la première priorité des automobilistes est de limiter les poids lourds sur

la rocade. Les actifs ouvriers, employés ou de professions intermédiaires sont également sensibles au développement de livraisons nocturnes.

Objectifs prioritaires faisant consensus

Transports en commun		Améliorer la desserte en transports en commun des territoires périphériques Améliorer les interconnexions entre les transports collectifs et les autres modes
Vélo		Privilégier les aménagements cyclables séparés de la chaussée
Marche		Mieux adapter les trottoirs aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées Agrémenter l'espace public (végétalisation, fontaines, mobiliers, bancs...) Désencombrer les trottoirs des mobiliers inutiles
Voiture		<i>Pas de consensus sur les objectifs prioritaires</i>
Covoiturage		Développer des outils de mise en relation des covoitureurs potentiels Développer des aires de regroupement pour les covoitureurs
Livraison		Favoriser les nouveaux modes de livraison (cyclo-livraisons, tramfret, fret ferroviaire ou fluvial...) Limiter les poids lourds sur la rocade aux heures de pointe

Favoriser les liaisons vers Bordeaux reste une priorité

Concernant les secteurs à privilégier, les participants répondent assez massivement que la première priorité est d'améliorer la desserte vers Bordeaux la ville centre, notamment en transports en commun et en liaisons cyclables. Bien que Bordeaux soit la ville la mieux desservie de la métropole, les temps de parcours en TC, et en vélo à destination du centre peuvent en effet être longs depuis plusieurs villes limitrophes.

La deuxième priorité est d'améliorer la desserte de périphérie à périphérie, et ce sont alors très majoritairement les TC qui sont jugés prioritaires (64% des réponses).

« Allez-y fort sur le vélo. La métropole a tout le potentiel. Ce n'est qu'une question politique. Utilisez le fleuve ! Multipliez les parkings relais, autorisez la possibilité de rester 2 nuits dans un parking relais (touristes), créez une gare routière digne de ce nom (ex : Toulouse) ! créez des mini parkings vélos sécurisés pour les gens comme moi qui n'ont pas la possibilité de stocker un vélo à la maison. Pensez aux vieux, aux handicapés, aux parents avec enfants. Aux nouveaux quartiers qui sortent de terre. Enfin, menez à bien le RER métropolitain. »

F, cadre, Bordeaux

La desserte locale, à l'intérieur des quartiers et la desserte des zones économiques et commerciales sont jugées moins prioritaires. Pour la première, ce sont les TC et le vélo qui doivent être développés, alors que les zones économiques, seuls les TC sont jugés pertinents.

Enfin, la question du temps de déplacement reste la première préoccupation des répondants. Devant la sécurité, la qualité environnementale et le confort des déplacements, ce sont avant tout la **régularité des déplacements** et **les temps de parcours** qui doivent être améliorés en priorité.

Ces choix sont assez homogènes pour tous les territoires, et les catégories socioprofessionnelles. Les inactifs sont encore plus nombreux à juger les liaisons vers Bordeaux prioritaires.