

CHIFFRES CLES DEPLACEMENTS / TRANSPORTS

Source : IFEN

Les transports sont le premier secteur émetteur de CO₂ en France (34% des émissions totales de CO₂ étaient dues aux transports en 2006). De 1990 à 2006, les émissions de CO₂ des transports ont progressé de 17%. Le trafic routier est responsable de 94% des émissions de CO₂ des transports. 55% des émissions de CO₂ du transport routier proviennent des voitures particulières et 27% des poids lourds.

Selon l'étude réalisée par l'ALE, sur la base des données de 2007, les émissions globales du territoire de La Cub ont été estimées, après corrections, à **4 765 000 teqCO₂, soit environ 6,7 teqCO₂ par habitant du territoire et par an.**

Cette estimation corrigée est en cohérence avec les indications disponibles à différentes échelles territoriales :

- > moyenne nationale évaluée à 6 teqCO₂ pour l'année 2007 et estimation régionale à 7,5 teqCO₂ pour l'année 2005, la région Aquitaine étant caractérisée par de grands sites industriels de la pétrochimie (bassin de Lacq) fortement émetteurs

Les principaux postes d'émissions, en dehors du secteur industrie, sont par ordre d'importance décroissante :

- > le bâti résidentiel et tertiaire 1 277 K teqCO₂,
- > les transports 1 215 K teqCO₂, **(soit 25% du total à comparer au 34% au niveau national)**
- > la consommation de biens et services 1 151 K teqCO₂.

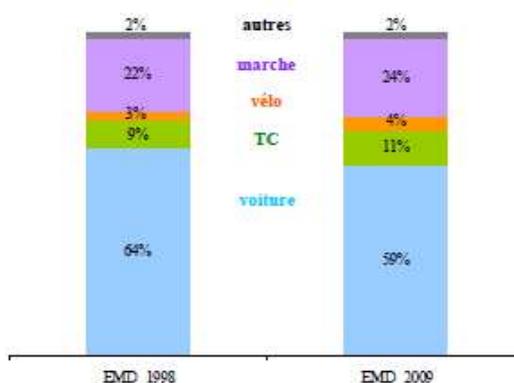
Au regard des éléments de l'EMD (centrés sur déplacements), la voiture est responsable à 90% des émissions du CO₂ & particules et 80% du Nox, CO et COV. En valeur absolue, toutes les émissions (CO, COV, Nox, PM10) sont en baisse en comparant 1998/2009 mais stabilité du CO₂. IL est à noter que l'ensemble des quartiers de Bordeaux sont en dessous de la moyenne (modes actifs, tramway, et utilisation moindre de la voiture tant au niveau des déplacements que de la distance),

Exprimée en voyageurs-kilomètres, la mobilité sur le territoire national a augmenté de 25 % entre 1990 et 2007.

Sur l'agglomération, EMD 1998 6,2Km / EMD 2009 6,4 Km

La répartition entre les modes de transport est restée stable sur la période : 82,5 % pour les voitures particulières, 16 % pour les transports collectifs (train et autobus) et 1,5 % pour l'avion (pourcentages 2007).

Sur la même base d'après EMD : VP 83%, TC 14,9% autre 2,1%



Sinon plus précisément parts modales :

Sur le réseau autoroutier, la circulation automobile a augmenté de 80 % de 1991 à 2007.
Sur la période 2001-08 : en France autoroutes interurbaines +15% / autoroutes et voies rapides urbaines +5%
En gironde, A63 sud Gironde entre +20 et 26% / Rocade Bordeaux entre 7 et 12%
La fréquence de déplacement est relativement stable (entre 3 et 4 déplacements par personne et par jour), mais la structure des motifs de déplacement évolue avec le temps. Les déplacements contraints (travail, achats, démarches...) diminuent au profit des déplacements choisis (loisirs, visites).
3,67 EMD 2009 contre 3,57 en 1998 pour la Cub et 3,88 pour l'agglomération.
Sur les motifs : déplacements contraints (domicile travail études) 23% (29% en 1998) pour la CUB et 23% aggro
déplacements secondaires 24% (21% en 1998) et 25% agglomération,
déplacements accompagnement : 12% (10% en 1998) et 13% agglomération

Source : Etude INSEE (juillet 2009)

En 2008, il s'est réalisé en moyenne 175 millions de déplacements locaux par jour de semaine entre le lundi et le vendredi.

9 déplacements sur 10 sont des déplacements locaux (moins de 80 kilomètres à vol d'oiseau de leur domicile). Cub 9,8 déplacements

Les Français consacrent quotidiennement 56 minutes à leurs déplacements locaux, contre 55 en 1994.

Cub 66,3 minutes en 2009 / 66,1m sur l'agglomération (32,4m en 1998)

Budget temps +6%

Entre 1994 et 2008, la distance domicile travail a augmenté de 8 %, et le temps pour la parcourir de 4 %.

Cub : 8,2km en 2009. Pas d'élément d'évolution

En moyenne, aller et revenir du travail demande près de 50 minutes à un actif des grandes agglomérations contre 36 minutes ailleurs.

Cub 46minutes pour 16km / Agglomération 46 minutes pour 20km

Source : enquête du CERTU portant sur les villes de Strasbourg (chiffres datant de 1997) et les villes de Lyon et Lille (enquête réalisée en 2006).

2 déplacements sur 3 font moins de 3 km.

1 déplacement sur 3 se fait à pied (avec une part qui monte à plus d'1 sur 2 dans les secteurs centraux). -1km : 63%, de 1 à 3 km 21%, +3km 2% (EMD)

1 déplacement sur 2 se fait en voiture. -1km : 30%, de 1 à 3 km : 66%, +3km 73% (EMD)

Pour les déplacements de moins de 1 km :

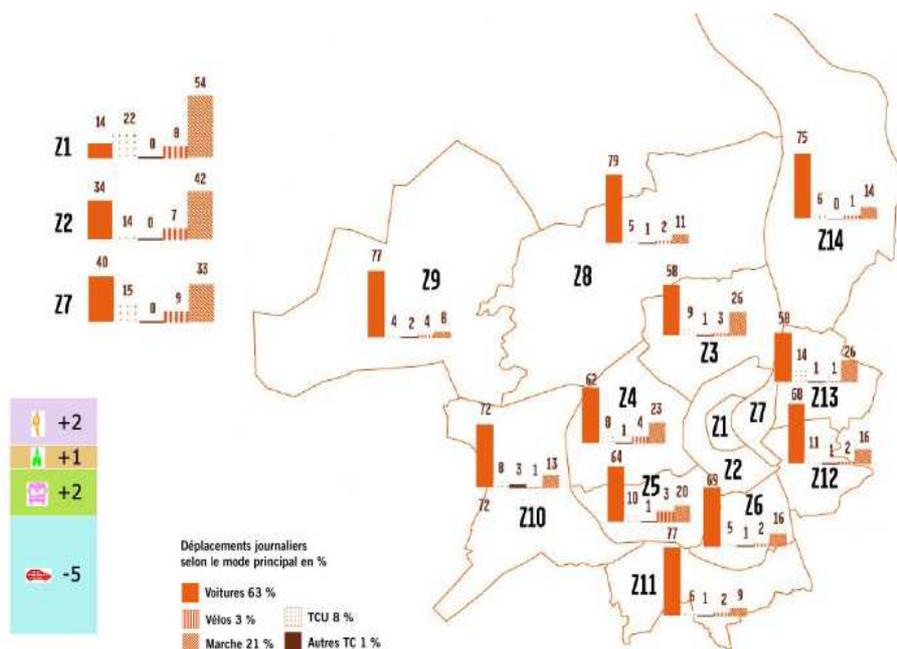
Les déplacements de moins d'1 km représentent 40% du total des déplacements mais seulement 8% des km parcourus.

28 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont réalisés en voiture. 25% pour la CUB

Usage de la marche à pied : écart entre le centre et la périphérie pour ce type de déplacements (Au centre, l'usage de la marche atteint 80 à 85% des déplacements, la voiture y représente toujours moins de 20% des déplacements, tandis qu'en périphérie le recours à la voiture est plus fréquent).

60% des déplacements compris entre 1 et 3 km sont réalisés en voiture. 66% pour la CUB

La carte ci-dessous permet de territorialiser la répartition modale



Les flux radiaux (à destination ou à origine du centre) :

Les liaisons radiales (entre centre et périphérie) de plus de 3 km représentent moins de 20% des déplacements mais plus de 40% des km parcourus (fort impact en terme de trafic et de pollution).

Part modale des transports collectifs pour ce type de déplacements est en moyenne de 29% contre 65% pour la voiture. 2/3 de ces déplacements radiaux font moins de 7 km.

Ces éléments sont en cours de traitement

Les flux périphériques (sans rapport avec la zone centre) :

La part de marché de la voiture atteint en moyenne 86% pour ce type de déplacements et sur les agglomérations considérées.

Ces éléments sont en cours de traitement

Etude sur « l'interconnexion des réseaux de transport en commun de l'agglomération bordelaise » (source Movable) :

L'intermodalité :

- **140 000 déplacements quotidiens en Gironde sont intermodaux** (3 % des déplacements, un doublement en 10 ans). 90 % d'entre eux sont réalisés par des habitants de l'agglomération (3/4 par des habitants de la Cub).
- 85 % des déplacements intermodaux se font avec une seule « rupture de charge ».
- **52 % des déplacements intermodaux concernent des motifs contraints** (motifs étude et travail), alors que ces motifs représentent à peine plus de 20 % du total des déplacements.

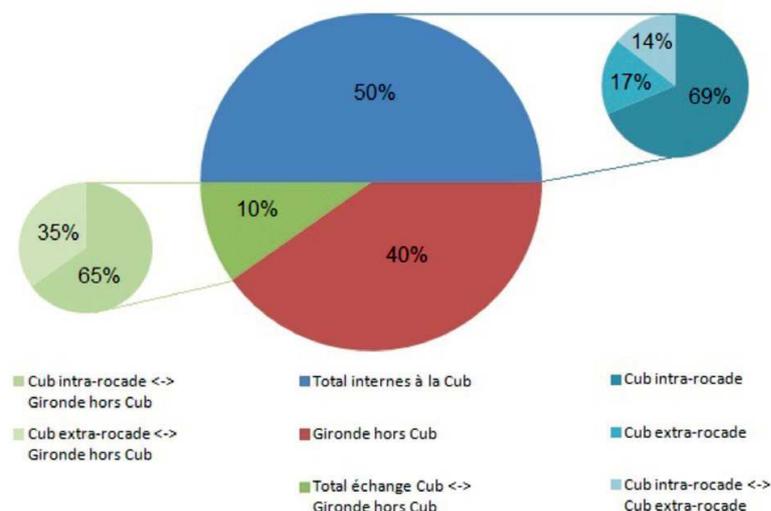
Pôles d'échanges :

- Le premier pôle d'échanges de Gironde est celui de la gare de Bordeaux-Saint-Jean (TGV, Ter, cars, tram, bus, taxi, vélo...). Puis, le pôle d'échanges de la place Stalingrad (env. 6 500 passagers quotidiens en 2011) - premier pôle Tbc-cars TransGironde (cars, tram, bus, taxi, vélo...) et le pôle de Pessac-centre (env. 5 900 passagers quotidiens) - premier pôle Tbc - Ter Aquitaine (Ter, tram, bus, taxi, vélo...).

Flux de déplacements :

En Gironde, les flux ont lieu essentiellement entre secteurs proches.

- La plupart des déplacements se réalise entre territoires de la Gironde externes à la Cub (40 %) avec des origines et des destinations très variées.
- **34 % des déplacements sont internes à la rocade bordelaise.**



- **La Cub concentre 50 % des déplacements tous modes et tous motifs ; la Gironde hors Cub, 40 %. Seuls 10 % des déplacements sont des échanges entre ces deux territoires.**
- Le réseau Tbc répond aux besoins de déplacements intra-Cub qui représentent 50 % des déplacements girondins (l'augmentation soutenue de la fréquentation du réseau Tbc et la baisse du trafic routier le prouvent).
- Le réseau TransGironde et le Ter Aquitaine répondent quant à eux aux besoins de connexions entre villes.
- **En revanche, pour les déplacements entre la Gironde et l'agglomération, compte tenu du fait que seulement 1/5 des déplacements se rend au centre, l'offre de transport en commun devient peu performante en temps et en correspondances.**

En résumé :

- Déplacements **Gironde hors-Cub – Cub : 450 000 déplacements quotidiens** (10 % de l'ensemble des déplacements de Gironde) sont des déplacements d'échanges entre les territoires girondins et la Cub. Ces déplacements se font dans une relative proximité (ex : un médocain rayonne dans le ¼ nord-ouest de l'agglomération). **Seul un déplacement sur cinq est en lien avec le centre de Bordeaux. Un tiers reste en dehors de la rocade en rive gauche.**
- Face à cette demande de mobilité, les déplacements intermodaux sont peu nombreux (140 000 déplacements quotidiens, soit **3 % des déplacements**, proportion égale aux autres agglomérations françaises) **bien qu'en forte progression.**
- **L'organisation des transports et la prise en compte des temps de parcours sont relativement pénalisantes pour les déplacements qui n'ont pas pour destination le centre de l'agglomération, d'où une hyper dominance de la voiture dans les secteurs situés de part et d'autre de la rocade.**

Rapport 2012 Kéolis : chiffres clés

Fréquentation globale en hausse de 7,7% entre 2011 et 2012.

Tram + lianes représentent 90% du trafic

Lianes 3, 7 et 10 connaissent une progression de + 10%

Croissance des abonnements annuels : +9 ,3%

162 000 abonnés bus et tram

15 000 abonnés VCUB

Recettes en hausse de 7,7% entre 2011 et 2012.

91% des voyageurs se déclarent satisfaits ou très satisfaits du réseau.

Hausse d'utilisation des VCUB : +10%

Hausse abonnés VCUB : +13%

Vitesse commerciale : environ 18 km/h

Ponctualité bus : 92%

Voyages/habitants/an : 163

Voyages/abonnés/an : 722