

GIRONDE

# Vers Bordeaux, les temps de tra jet ne cessent d'augmenter

 2 min • Xavier Sota

## Circulation

Il existe un point commun entre la circulation et la météo: le ressenti ne correspond pas toujours à la température réelle. Deux études viennent d'être rendues publiques sur cette question épineuse pour Bordeaux et son aire urbaine, qui couvrent toute une partie du département de la Gironde. La première est issue du Baromètre des mobilités, une enquête trimestrielle commandée par Bordeaux Métropole. La seconde, réalisée par l'Agence d'urbanisme régionale A'Urba porte sur les temps de trajets entre Bordeaux et son agglomération entre 2017 et 2022. Deux sources qui identifient quelques améliorations mais qui n'annoncent pas un grand soir des mobilités.

Selon les chiffres de Bordeaux Métropole, le trafic routier baisse régulièrement sur son territoire, -1,5% comparé aux trois premiers trimestres de 2022. Cette baisse n'est pas uniforme. L'intra boulevards est en baisse. «En revanche, les compteurs permanents situés en zone extra boulevards sont en légère hausse.» Côté embouteillages, un léger mieux est constaté avec une baisse de 4% au global par rapport à l'année précédente. Si l'on note une nette amélioration sur la rocade, due à l'effet du bouclage à 2X3 voies, la dégradation des conditions de circulation dans le reste de l'agglomération ternit le bilan. Dans ce baromètre, on découvre que la part des transports en commun poursuit sa hausse, de l'ordre de 1,8% sur l'année.

Sans surprise, l'usage du vélo dans la métropole affiche des chiffres en nette progression, particulièrement à Bordeaux. «Le nombre de cyclistes atteint un

niveau jamais vu jusqu'à présent, établissant un nouveau record de fréquentation», indique Bordeaux Métropole, qui comptabilise 13000 cyclistes par jour sur le pont de pierre ou 10000 aux Quinconces. Mais la recette qui fait des merveilles en ville n'est pas modélisable sur le reste du territoire girondin.

L'A'Urba a, elle, produit une étude se concentrant sur un indicateur clé: le temps de trajet en voiture. Un indicateur pertinent du ressenti des usagers. Ce travail couvre la période 2017-2022. Premier enseignement, la crise sanitaire n'a pas fondamentalement bouleversé les usages. Le télétravail ne s'est pas imposé comme modèle uniforme, jetant des milliers d'automobilistes sur les routes. Dès 2021, le temps de parcours entre Bordeaux et son agglomération (on parle de l'aire urbaine) a retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire.

En 2022, «lestempsde circulation marquent à nouveau un net allongement. À l'heure de pointe du matin (8 heures), 60minutes sont dorénavant nécessaires, en moyenne, pour rejoindre Bordeaux depuisles communes de son aire urbaine et 52 minutes à 17h30 dans l'autre sens, contre 56 minuteslematin en 2021 et 51 minuteslesoir [...] Par ailleurs, en 2022, ces durées moyennes atteignent des niveaux inédits à quasiment touteslesheures, que ce soit en période de pointe ou en heures creuses, pour chacun des deux sens de circulation».Le ressenti derrière son volant reste le même: se rendre ou quitter Bordeaux n'est pas une sinécure.

Autre enseignement de cette étude de l'A'Urba, «entre 2021 et 2022, la quasi-totalité du territoire connaît une augmentation de son temps de parcours vers Bordeaux le matin». L'un des secteurs les plus touchés se situe sur la rive droite: «leur temps de déplacement augmente de manière très sensible, parfois de plus de 40% par rapport à une situation de trafic fluide» les communes situées le long de la Garonne sont les plus concernées, ce qui explique notamment le faible nombre de franchissements de la Garonne. Les

communes situées le long de l'A10 «jusqu'au-delà de la Dordogne (le fleuve) sont également fortement touchées», indique l'étude. Tout comme celles situées le long de l'A62, au sud de Bordeaux.

L'agence d'urbanisme reste prudente sur les perspectives à moyen ou long terme. Elle liste les mesures mises en œuvre, qu'elles soient routières (élargissement de la rocade en 2023, pont Simone-Veil, voies de covoiturage) ou cyclables (plan départemental vélo, réseau vélo express ReVE). De nouveaux aménagements de transports collectifs (RER girondin, lignes de cars et de bus express) pourront «peut-être inverser la tendance. Toutefois, il est important de rappeler que, malgré la congestion, lavoiturerestelemodeleplus rapide pour la grande majorité des trajets». Le changement, c'est lentement...

---

**«Entre 2021 et 2022, la quasi-totalité du territoire connaît une augmentation de son temps de parcours vers Bordeaux le matin»**

---

GIRONDE

# Pourquoi les Girondins se déplacent moins et délaissent la voiture

 1 min

**En une quinzaine d'années, le nombre de déplacements quotidiens et individuels a baissé, notamment dans la métropole bordelaise**

Il y a trop d'embouteillages autour de Bordeaux? Oui, mais ça pourrait être pire! Car avec environ 20000 habitants supplémentaires estimés chaque année dans le département, dont la moitié rien que dans la métropole de Bordeaux, et au fond, peu d'alternatives nouvelles à la voiture, la thrombose serait bien plus importante si les Girondins n'avaient pas changé leurs habitudes, entre choix pour les mobilités douces ou télétravail généralisé (un Girondin sur cinq, au moins un jour par semaine).



Selon l'Enquête sur les pratiques de déplacements des Girondins, réalisé pour Bordeaux Métropole en septembre, le nombre moyen de déplacements réalisés par jour et par personne a «sensiblement diminué» entre 2009 (lors du dernier état des lieux aussi complet) et 2021: 3,4 aujourd'hui contre 3,9, il y a quatorze ans. Et ce, alors que le nombre global de trajets a augmenté: 5,1 millions de déplacements chaque jour, soit 2,3% de plus qu'en 2009... alors qu'entre-temps, la population a augmenté de 15%.

Ce qui ne change pas: on se déplace surtout pour les courses (23%), le travail (20%), les loisirs (17%) ou accompagner les enfants (15%). C'est la part des «hypermobiles» qui chute: 27% des Girondins revendiquent plus de cinq déplacements par jour, soit 5 points de moins qu'en 2009. En revanche, les 30% d'habitants qui disent ne se déplacer qu'une à deux fois dans la journée sont plus nombreux (4 points de plus).

Tous les jours, un Girondin parcourt en moyenne 33 kilomètres (26 kilomètres dans la métropole bordelaise, et 39 ailleurs) et se «déplace» durant 73 minutes (77 dans la métropole, 69 ailleurs). 48% des déplacements des Girondins se

font à l'intérieur de la métropole de Bordeaux, pour 10% de trajets «pendulaires» entre l'agglomération et le reste du département.

L'étude montre que l'emprise de la voiture diminue: -20% de déplacements en auto entre 2009 et 2021 dans l'agglomération de Bordeaux et -4% ailleurs, tandis que l'usage des transports en commun bondit (+28% dans la métropole, +31% ailleurs) comme la pratique du vélo (+124% dans l'agglomération mais -4% ailleurs) et de... la marche (+29% et +17%). 46% des trajets des habitants de la métropole se font en voiture (-13%) contre 71% au-delà de l'agglomération (-4%). Notons aussi que les Girondins ont leur permis plus tard: 55% des 18-24ans l'ont... contre 63% en 2009.

GIRONDE

## Quel est le moyen de transport le plus rapide ?

 1 min

La voiture reste en tête mais sur les itinéraires desservis par le train, les écarts sont faibles

**«Malgré la congestion, la voiture reste le mode le plus rapide pour la grande majorité des trajets», indique l'A'Urba, l'agence d'urbanisme Bordeaux-Nouvelle-Aquitaine, dans son étude sur les déplacements en Gironde. Pour les trajets qui bénéficient d'une liaison TER, les temps de trajets sont favorables à la voiture, «mais les écarts sont faibles», souligne l'étude. Exemples à l'appui: «Un trajet Cestas-Bordeaux prend en moyenne 38 minutes en voiture (de mairie à mairie) contre 49 minutes en TER (temps de trajet pour se rendre aux gares compris).»**

Sur les trajets plus longs, comme depuis Biganos ou Libourne, les temps en voiture et en train sont équivalents. Sur la ligne de Langon, le trajet depuis Preignac reste plus rapide en voiture (65 minutes contre 72 en TER). Des durées de voyage qui se tiennent dans un mouchoir de poche... mais en faveur de la voiture. Le développement du RER métropolitain et des lignes de cars express «devraient rendre les transports collectifs plus compétitifs», avance l'étude.

Dans le cœur de la métropole, c'est-à-dire dans les communes proches de

Bordeaux, un chiffre retient l'attention, en l'occurrence les vitesses moyennes selon les distances parcourues: entre 14 et 18km/h pour les voitures. «Ces valeurs sont très proches de celles pouvant être pratiquées à vélo», pointe l'A'Urba. Avec la multiplication des itinéraires cyclables sécurisés, le vélo peut, sans coup férir, détrôner la voiture.