



54ème colloque  
**ASRDLF**

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference  
**ERSA-GR**



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

## **Analyse des contraintes de mobilité des ménages de la métropole bordelaise à travers la construction d'un indicateur de congestion urbaine**

**Mme Ghislaine DEYMIER**

IATU, Université Bordeaux Montaigne Maître de conférences

IATU, Université Bordeaux Montaigne 33607 PESSAC 33 FRANCE

ghislaine.deymier@u-bordeaux-montaigne.fr

### **Référence à la session / reference to the session**

B3

### **Résumé / Summary**

Cet article s'inscrit dans le projet de recherche STRATEGIE (interactionS TRANsport et TERRitoires en GirondE : Modélisation et Monétarisation), soutenu par la région Aquitaine, Bordeaux Métropole et le Département de la Gironde (2015-2019).

Ce projet interroge les interactions entre territoires et transport à l'échelle de la Gironde à travers, notamment, la compréhension du volet économique et social de la mobilité durable dans les territoires urbains et périurbains.

Plus précisément, il a pour objet de questionner la notion de ville durable en développant une méthodologie d'évaluation des dépenses combinées en transport et logement des ménages sur le territoire de la Gironde permettant d'appréhender le niveau de vulnérabilité des ménages et des territoires. Il apparaît nécessaire de mieux articuler, dans l'analyse de la durabilité urbaine, la dimension environnementale et la dimension socio-économique. Trop souvent focalisées sur la seule empreinte écologique de la croissance urbaine, les approches en termes de durabilité urbaine négligent le plus souvent les enjeux de soutenabilité sociale des modes d'habitat et de transport liés aux formes d'urbanisation. La question du logement revêt pourtant une importance fondamentale dans l'appréhension des inégalités spatiales. Certains dysfonctionnements des marchés du logement ont pris une ampleur singulière, ces dernières années, tant par un accroissement conséquent du taux d'effort des ménages par rapport à son niveau de longue période (« le tunnel de Friggit ») que par le freinage des mobilités résidentielles, ou encore de l'incapacité à orienter la production neuve vers les zones de forte tension. Les ménages les plus modestes sont largement amenés à s'éloigner des centres urbains pour se loger et en particulier pour accéder à la propriété. Ce phénomène urbain de relégation entraîne des effets négatifs sur les mobilités des ménages concernés : allongement des distances et des temps de trajet et, par conséquent, des coûts induits par la mobilité quotidienne d'autant que les territoires périurbains et éloignés des centres impliquent une plus grande dépendance automobile. Les ménages se trouvent ainsi confrontés à une vulnérabilité (Very, 2009, Saujot, 2012, Nicolas et al. 2012) accrue face aux coûts du logement et de la mobilité. Cette vulnérabilité se définit au regard d'une part du

risque d'isolement social – limitation de l'accès aux aménités et diminution possible des déplacements de loisirs ou de visite – et d'autre part du risque de pauvreté directement liés aux coûts cumulés de logement et de déplacement.

Par conséquent, ce projet de recherche a pour ambition de mieux comprendre les pratiques de mobilité et les comportements des individus dans la perspective d'une contrainte croissante sur le nombre de déplacements et le recours aux véhicules particuliers dans ces territoires. La connaissance est, en effet, un des chaînons manquants de la mobilité. Les déplacements sont de plus en plus complexes, ils se diffusent dans l'espace et dans le temps en raison, d'une part, des contraintes liées à l'étalement urbain des logements et des emplois, et d'autre part, d'une hétérogénéité des horaires de déplacements que l'on peut attribuer au type d'emploi occupé ou plus récemment à la réforme des temps scolaires.

Ainsi, comme le souligne le rapport du Réseau Action Climat, FNH, de mars 2014, la nature, le motif et le mode des déplacements actuels diffèrent largement d'un espace et d'un individu à l'autre et il n'existe pas de solution miracle qui puisse répondre de manière uniforme aux besoins de mobilité sur tout le territoire. La connaissance des pratiques régulières de déplacement et celle du territoire apparaît indispensable pour fournir une réponse adaptée aux besoins.

Il apparaît, ainsi, fondamental de développer, dans cet article, une analyse de la congestion urbaine afin de comprendre les raisons conduisant certains individus à consacrer des temps importants à leur mobilité. Comprendre les motivations à supporter une telle contrainte permet de répondre à des enjeux sociaux, tels que ceux soulevés par les questions d'inégalités face au transport sous l'effet d'inégalités de revenu, de genre ou encore de localisation

L'analyse de la congestion urbaine sur le périmètre de Bordeaux Métropole s'appuie sur les bases de données de temps de parcours issues des GPS TomTom en 2009 et 2013. Ces données sont compilées en cinq itinéraires allers-retours couvrant les grands axes de circulation du réseau structurant de la métropole ainsi que sa périphérie proche. Ce travail propose de tester plusieurs indicateurs de congestion permettant de quantifier et de mesurer les surcharges du réseau routier dans six secteurs prédéfinis de la métropole bordelaise en lien avec les territoires périurbains de l'aire urbaine.

Les résultats obtenus permettent d'apporter un éclairage sur les politiques et les actions publiques en matière de transport, d'aménagement et de développement territorial par :

- l'apport d'éléments clés dans la compréhension des pratiques de mobilité et des comportements des individus dans la perspective d'une contrainte croissante sur le nombre de déplacements et le recours aux véhicules particuliers, notamment dans les territoires peu denses.
- une meilleure appréhension du niveau de vulnérabilité des ménages et des territoires, notamment peu denses subissant la pression de la métropole bordelaise.

## **Bibliographie / Bibliography**

DEYMIER G. (2007), Prix Philippe AYDALOT 2006. Analyse spatio-temporelle de la capitalisation immobilière des gains d'accessibilité : l'exemple du périphérique Nord de Lyon, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4, 755-795

DEYMIER, G. (2014) « Les Cahiers territoriaux de la mobilité », 6 rapports d'études pour le Conseil Général de la Gironde, ADERA, 2014. Co-auteurs : GASCHET F., POUYANNE G.

DEYMIER, G. (Mars 2011), Rapport pour l'ORF (Observatoire Régional du Foncier en Île-de-France): « Les enjeux de la valorisation foncière autour des pôles de transport », Rapport du groupe de travail, Observatoire Régional du Foncier en Île-de-France, co-auteur, G. Pouyanne

DEYMIER, G., GASCHET F., POUYANNE G., « Formes urbaines et coût de la mobilité : une approche à partir du Compte Déplacements Territorialisé de l'agglomération bordelaise », *Les Cahiers Scientifiques des Transports*, n°64, pp. 61-90

JOLY, I. (2006). « Test of the daily-travel-time stability using a duration model ». *International Journal of Transport Economics*, vol. 33, n° 3, pp. 369-400.

KORSU E., MASSOT M.H., ORFEUIL J.P., (2012), « La villecohérente, penserautrement la proximité »,

PREDIT, La documentation française

NICOLAS J-P., (2010), SIMBAD : un outil pour intégrer le développement durable dans les politiques publiques, in ANTONI J-P. (ED.), MODELISER LA VILLE.

NICOLAS, J.P. ET AL. , (2012), « Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages », Revue d'Économie Régionale & Urbaine

ORFEUIL, JP (2000). La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite in Bonnet M. et Desjeux D., Les territoires de la mobilité, Paris, PUF.

ORTAR, N., (2008), « Entre ville et campagne, le difficile équilibre des périurbaines lointaines », Métropoles [En ligne] : <http://metropoles.revues.org/1642>

PELE N., (2014), « Les dépenses des ménages de l'aire urbaine lyonnaise pour leur mobilité quotidienne », Mémoire de fin d'étude, ENTPE

SAUJOT, M., (2012), La mobilité, l'autre vulnérabilité énergétique, Iddri- Cerna

NICOLAS J-P., (2010), SIMBAD : un outil pour intégrer le développement durable dans les politiques publiques, in ANTONI J-P. (ED.), MODELISER LA VILLE.

NICOLAS, J.P. ET AL. , (2012), « Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages », Revue d'Économie Régionale & Urbaine

ORFEUIL, JP (2000). La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite in Bonnet M. et Desjeux D., Les territoires de la mobilité, Paris, PUF.

ORTAR, N., (2008), « Entre ville et campagne, le difficile équilibre des périurbaines lointaines », Métropoles [En ligne] : <http://metropoles.revues.org/1642>

PELE N., (2014), « Les dépenses des ménages de l'aire urbaine lyonnaise pour leur mobilité quotidienne », Mémoire de fin d'étude, ENTPE

SAUJOT, M., (2012), La mobilité, l'autre vulnérabilité énergétique, Iddri- Cerna

VERRY, D. (Certu), VANCO, F. (2009), «La vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des carburants: une comparaison française », Colloque Eurocities

VINCENT GESLIN, S.;JOLY, I. (2012). « Raisons et pratiques de la pendularité intensive : le temps de trajet, entre temps subi et temps choisi ». Les Cahiers Scientifiques du Transport , n° 61, pp. 159-186.

VINCENT-GESLIN S, (2010), « Altermobilités, mode d'emploi, Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture », CERTU, collection Débats