



autosBus

moins de voitures autour des villes



[www.autosbus.org](http://www.autosbus.org) – [contact@autosbus.fr](mailto:contact@autosbus.fr)

## Les déplacements en périphérie de Bourg-en-Bresse

24/03/2020

Dans le bassin de vie de Bourg-en-Bresse la population se partage à peu près à 50-50 entre urbains et périurbains. Ces derniers résident à une distance de 8 à 30 km du centre-ville. Comment se déplacent-ils au quotidien ? Une enquête réalisée en 2017 nous donne quelques indications.

Première réponse : leurs habitudes ressemblent fort à ce que l'on observe en moyenne autour des villes de 25 000 à 150 000 habitants où les mêmes enquêtes sont effectuées régulièrement.

Au quotidien, les habitants de la périphérie de Bourg se rendent 50 000 fois dans leur village ou à proximité (moins de 4500 mètres), 30 000 fois en ville, 13 000 fois en périphérie vers une destination plus éloignée et 5 000 fois à l'extérieur du bassin de vie. Les 30 000 trajets pendulaires sont un enjeu particulièrement important dans notre territoire car les emplois (et probablement les services) y sont particulièrement concentrés dans la zone urbaine.

Environ 24 000 voitures entrent en ville chaque jour en provenance de la périphérie, un chiffre en augmentation. D'où les encombrements constatés matin et soir, une dépense de plus de 200 000 euros par jour et une émission quotidienne 110 tonnes de CO<sup>2</sup>.

Environ un trajet pendulaire sur trois se fait pour aller au travail et un sur cinq pour accompagner quelqu'un à une activité, souvent un jeune ou une personne âgée. Les motifs des autres trajets sont les courses, les services et les loisirs.

Les transports collectifs représentent un peu moins d'un trajet sur dix, presque exclusivement sous forme de transports scolaires. Quand il s'agit d'aller au travail, le remplissage des voitures est faible (1,06 personne par voiture). Pour les trajets liés aux courses, services et loisirs, le remplissage est proche de la moyenne (1,16).

Nous sommes surpris par le grand nombre des trajets d'accompagnement. Ils mettent en circulation des véhicules qui sont bien remplis par définition, mais qui n'ont pourtant rien de vertueux en matière d'économie et de climat. Il est donc important de trouver des solutions pour qu'une personne sans voiture, jeune ou âgée, puisse se déplacer de façon autonome sans mettre un véhicule de plus sur la route.

Pour ce qui est des petits trajets (moins de 4500 m), trois quarts des périurbains prennent leur voiture. La marche et le vélo sont utilisés deux fois moins qu'en ville. Pourquoi un tel écart dans les comportements ? Principalement parce que l'on a tendance à se servir de sa voiture quand on en a une à disposition, même pour des petits trajets. Or les ménages de la périphérie de Bourg possèdent en moyenne une voiture par adulte. Cela reflète et confirme que nous sommes ici au royaume du tout voiture.

## **Présentation**

### **autosBus**

L'association autosBus regroupe des citoyens de Bourg-en-Bresse et de sa périphérie en vue de promouvoir l'écomobilité dans les déplacements ville-campagne. Il s'agit notamment de réduire l'usage de la voiture en solo pour les habitants périurbains. Depuis 2013, nos activités incluent une veille, de la recherche, des tests, des animations et des échanges avec les acteurs locaux.

### **Cette note**

Au début de nos activités, nous avons voulu savoir comment se déplaçaient les périurbains dans notre territoire. Les autorités publiques nous ont alors donné accès à un rapport d'étude très détaillé (TTK, 2013), duquel nous avons pu tirer une image assez précise des trajets pendulaires (autosBus, 2015). Cependant, les informations utilisées pour ces travaux dataient d'une enquête ancienne. Aujourd'hui, ces données sont vieilles de plus de quinze ans.

Une nouvelle enquête a été réalisée en 2017 par le Cerema (ci-après l'Enquête déplacements) et nous étions impatients de pouvoir en exploiter les résultats. C'est aujourd'hui possible, à nouveau grâce à des rapports de bureaux d'études (Erea, 2018 et Adetec 2019). Ces documents sont moins détaillés que les sources utilisées précédemment mais ils nous paraissent suffisants pour fonder quelques conclusions solides. Nous nous en expliquons en annexe.

Voici donc nos conclusions organisées sous forme de réponses à trois questions :

- Comment les périurbains font-ils leurs déplacements pendulaires entre ville et campagne ?
- Comment les périurbains font-ils leurs petits déplacements de proximité ?
- Comment les périurbains de Bourg-en-Bresse se comparent-ils à ceux des autres villes moyennes ?

Cette note produit des informations qui intéressent le territoire de Bourg-en-Bresse mais elle peut aussi avoir un intérêt au-delà et ceci pour deux raisons :

- Notre territoire est très proche de la moyenne des villes moyennes
- Nous nous sommes efforcés de décrire finement les déplacements des périurbains, ce que ne font pas les nombreuses études qui se contentent de deux niveaux d'analyse : le pôle urbain et le territoire dans son ensemble.

## **Près de 100 000 trajets quotidiens**

Cette note étudie la mobilité dans le bassin de vie de Bourg-en-Bresse, un territoire de 125 000 habitants<sup>1</sup> qui se répartissent en trois cercles : 40 000 habitants dans la ville-centre, 20 000 dans la première couronne (banlieue) et 65 000 dans la couronne périphérique qui s'étend jusqu'à une trentaine de kilomètres. Nous nous intéressons ici aux 65 000 périurbains qui sont un peu plus nombreux que les habitants du pôle urbain (40 000 + 20 000).

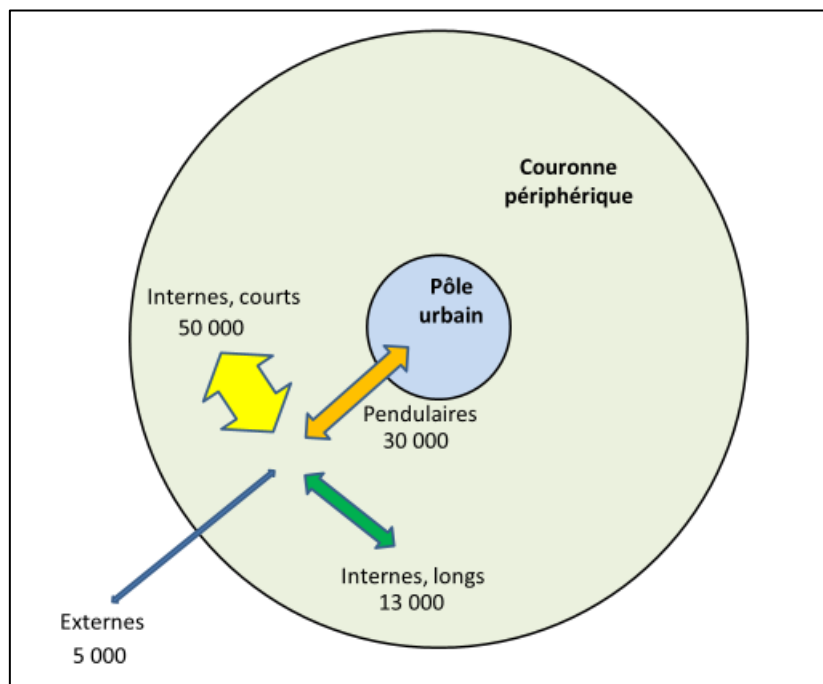
---

<sup>1</sup> Selon l'INSEE, le bassin de vie comprend la ville-centre et toutes les communes avoisinantes dont au moins 40 % des résidents ayant un emploi travaillé dans la ville-centre ou dans des communes attirées par celui-ci. Dans cette note, nous parlerons du bassin de vie, un territoire qui n'est pas tout à fait équivalent à celui du territoire de l'Enquête déplacements, ni avec celui de la Communauté d'agglomération (CA3B) qui a autorité pour organiser la mobilité. Les corrections nécessaires ont été faites.

L'Enquête déplacements a concerné la mobilité des personnes de plus de onze ans pour un jour normal de semaine. Nous estimons à 56 000 le nombre de périurbains de plus de onze ans et à 210 000 le nombre de leurs déplacements quotidiens. L'enquête montre qu'ils font 3,8 déplacements par personne et par jour contre 4,1 pour les habitants du pôle urbain.

Une partie des trajets<sup>2</sup> quotidiens sont de simples allers-retours (deux déplacements) tandis que d'autres combinent plusieurs étapes, par exemple une conduite à l'école et une course au retour (trois déplacements). Nous estimons que les périurbains font 98 000 trajets par jour. La Figure 1 montre que ces trajets se répartissent en quatre catégories : 50 000 petits trajets de proximité (moins de 4500 mètres), 13 000 trajets pour aller plus loin en périphérie, 30 000 trajets pendulaires pour aller dans le pôle urbain et 5 000 trajets pour aller à l'extérieur du bassin de vie, parfois très loin.

**Figure 1 - Trajets quotidiens des périurbains**



## **24 000 voitures entrent en ville chaque jour**

Intéressons-nous d'abord aux 30 000 trajets pendulaires que font les périurbains pour se rendre dans le pôle urbain (flèche orange). Ces trajets constituent le thème principal du travail de notre association.

L'Enquête déplacements montre que dix pourcents de ces trajets pendulaires se font en transport collectif. Nous pensons qu'il s'agit des transports scolaires des jeunes de plus de 11 ans, de façon presque exclusive. Tous les autres trajets, soit environ 27 000 sont effectués en voiture.

Il suffit d'être pris dans un bouchon matinal à l'entrée de la ville pour savoir que les trajets en voiture sont généralement des trajets en auto-solo. L'Enquête déplacements montre que le taux d'occupation des voitures est de 1,16 en moyenne dans l'ensemble du territoire. Nous estimons

<sup>2</sup> Nous entendons le terme 'trajet' comme une série de deux déplacements ou plus qui partent de la résidence et y retournent. C'est une définition différente de celle de l'Enquête déplacements.

qu'il est le même pour les trajets pendulaires, ce qui nous amène à estimer que 24 000 voitures entrent en ville chaque jour en provenance de la périphérie, un chiffre un peu inférieur à ce que nous pensions précédemment.

Environ un trajet pendulaire sur trois se fait pour aller au travail et un sur cinq pour conduire quelqu'un à une activité, souvent un jeune ou une personne âgée. Les motifs des autres trajets sont les courses, les services et les loisirs.

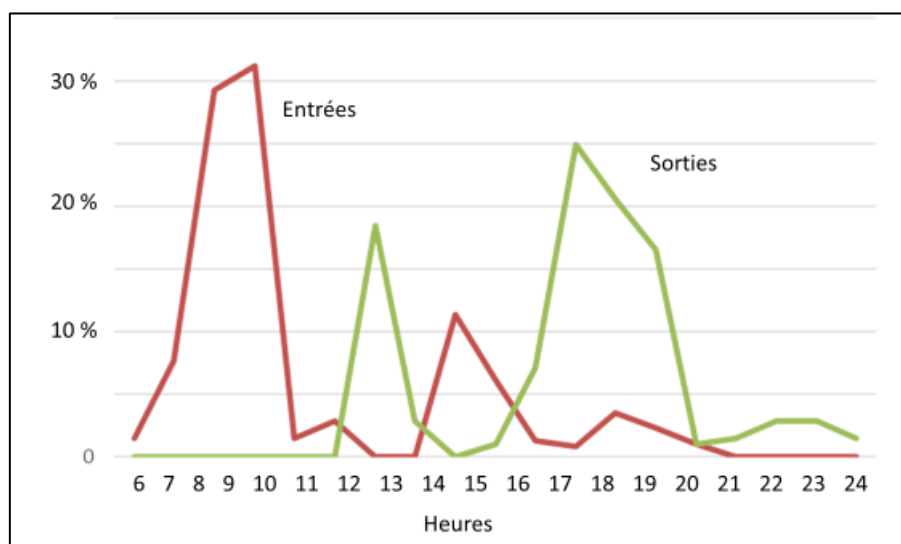
Quand il s'agit d'aller au travail, le remplissage des voitures est faible. Nous l'estimons à 1,06 personne par voiture. Cela explique qu'on voie tant d'autos-solos aux heures de pointe du matin et du soir. Pour les trajets liés aux courses, services et loisirs, le remplissage est proche de la moyenne (1,16). Quand on se déplace pour accompagner quelqu'un, le remplissage est meilleur par définition.

Ce dernier point est un peu une découverte pour nous. Nous plaidons en effet pour le remplissage des voitures mais les très trajets d'accompagnement sont beaucoup plus nombreux que nous ne le pensions, et ils mettent en circulation des véhicules bien remplis qui n'ont pourtant rien de vertueux en matière d'économie et de climat. Il faut donc des solutions pour que les personnes sans voiture, jeunes ou âgées, puissent se déplacer de façon autonome sans mettre un véhicule de plus sur la route.

Nous estimons la longueur moyenne des trajets pendulaires à 15 km (30 km aller-retour), ce qui conduit à dire que les périurbains font au total 725 000 km par jour pour se rendre en ville. C'est à peu près 240 000 euros par jour qui partent en fumée en prenant une estimation modeste de 33 centimes par véhicule-kilomètre. Quant à l'émission quotidienne de CO<sup>2</sup>, elle s'élève à 110 tonnes en prenant une estimation de 150 grammes par kilomètre.

La Figure 2 montre notre estimation des heures d'entrée et sorties du pôle urbain pour les habitants de la périphérie, une information importante pour comprendre les possibilités de covoiturage. On voit que la pointe du matin (8-9h) est plus marquée que celle du soir (17-19h).

**Figure 2 – Horaires d'entrée dans le pôle urbain, et de sortie**



Comment les trajets pendulaires ont-ils évolué entre 2004 et 2017, dates des deux dernières enquêtes ? Les documents auxquels nous avons pu accéder sont trop différents pour permettre une comparaison chiffrée. Nous pensons cependant pouvoir dire trois choses : (1) la proportion de la population résidant en périphérie s'est légèrement accrue, (2) la distance moyenne des trajets pendulaires a plutôt augmenté et (3) la proportion des trajets écomobiles (transports publics et covoiturage) ne s'est pas améliorée. Les problèmes d'encombrement, de dépenses de

transport et de CO<sup>2</sup> ont donc empiré. Cela se constate à vue d'œil pour ce qui est des encombrements.

### **En périphérie, même les courts trajets se font en voiture**

On vient de voir que l'auto-solo était la règle pour les trajets pendulaires. Qu'en est-il des petits trajets limités au village ou à proximité ? L'Enquête déplacement a identifié tous les trajets de moins de 4500 mètres, ce qui correspond assez bien aux distances que l'on peut faire facilement à vélo, ou à tout le moins avec un vélo à assistance électrique.

Au vu des rapports d'étude consultés, nous estimons que les périurbains réalisent 73% de leurs petits trajets en voiture, 25% à pied et 2% à vélo. En comparaison, les urbains utilisent beaucoup moins de voitures (55%) et beaucoup plus de marche (40%) et de vélos (4%).

Pourquoi la marche et le vélo sont-ils si peu pratiqués dans les villages ? On peut penser que la distance pour se rendre à l'école ou à la boulangerie est un peu plus grande qu'en ville et que la circulation des piétons et cyclistes y est moins sécurisée.

On peut surtout penser que le nombre de voitures par ménage est très élevé chez les périurbains. L'Enquête déplacements montre qu'il y a 1,7 voiture par ménage en périphérie contre 1,1 dans le pôle urbain. Or nous estimons qu'il y a en moyenne 1,7 adulte dans un ménage périurbain et 0,7 enfant de moins de 18 ans. Cela veut dire qu'il y a une voiture par adulte en moyenne dans la périphérie de Bourg. Cela reflète et confirme que nous sommes ici au royaume du tout voiture et qu'il est aujourd'hui très difficile pour un périurbain de vivre sans voiture.

C'est probablement la principale explication au fait que les périurbains font deux fois moins de trajets à pied et à vélo que les urbains. Quand on a une voiture à disposition, on a tendance à s'en servir, même pour des petits trajets.

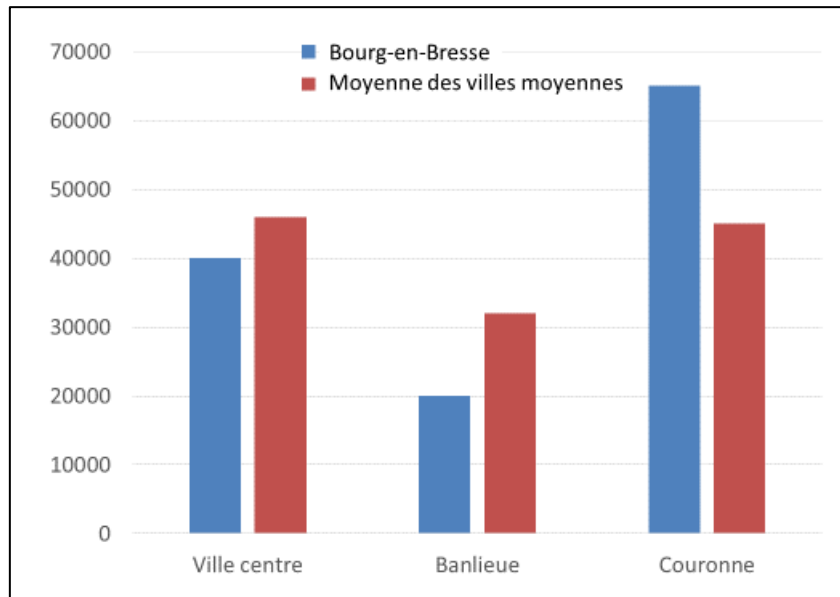
### **Bourg-en-Bresse : une ville presque tout à fait moyenne**

Un des rapports sur lesquels nous nous appuyons (Adetec, 2019) compare les déplacements dans 37 villes moyennes en se fondant sur des enquêtes réalisées entre 2004 et 2017 avec des méthodes identiques. Le bassin de Bourg-en-Bresse se situe souvent très près de la 'moyenne des villes moyennes'.

Ainsi les modes de déplacement dans le bassin de Bourg sont quasi identiques à la moyenne. La voiture assure 70% des déplacements, suivie de la marche (23%), des transports publics (5%) et du vélo (2%). La seule différence notable est que les burgiens citadins marchent un peu plus que les citadins moyens.

On a vu que la population du bassin de vie de Bourg-en-Bresse était de 125 000 habitants. C'est très proche de la moyenne des villes moyennes étudiées par Adetec (123 000 habitants). Cependant, comme le montre la Figure 3, le pôle urbain de Bourg est un peu plus petit : 60 000 habitants à Bourg (ville centre et banlieue) contre 78 000 en moyenne. Dans le bassin de Bourg, il y a moins d'urbains que de périurbains (48% - 52%) tandis que c'est généralement l'inverse (63% - 37%). L'enjeu des déplacements périurbains est donc particulièrement important dans notre territoire.

**Figure 3 – Habitants en ville et en périphérie**



Dans notre territoire, l'emploi est très concentré dans le pôle urbain. De ce point de vue, Bourg se situe à la quatrième place parmi les 37 villes moyennes. La forte proportion des emplois en ville et la forte proportion de périurbains se combinent pour multiplier les kilomètres parcourus pour se rendre au travail.

La dernière différence à noter porte sur la dépendance à la voiture. Les enquêtes déplacement montrent qu'il y a 1,34 véhicule par ménage dans notre territoire contre 1,23 en moyenne. De ce point de vue, notre territoire se situe dans le peloton de tête (5<sup>o</sup> position).

Pour conclure cette comparaison, on peut dire que les déplacements pendulaires sont un enjeu particulièrement important dans notre territoire car les périurbains y sont plus nombreux qu'ailleurs et car les emplois (et probablement les services) sont particulièrement concentrés dans le pôle urbain. Cependant, nos habitudes de mobilité sont remarquablement 'moyennes', ce qui laisse à penser que les initiatives prises à Bourg en faveur des changements de comportement peuvent s'inspirer de ce qui se fait ailleurs et pourraient, pourquoi pas, être source d'inspiration ailleurs.

## Annexe méthodologique

### Références

Adetec (2019) Les déplacements dans les villes moyennes : résultats et facteurs de réussite. Rapport d'étude pour l'Association Qualité Mobilité  
<http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm>

autosBus (2015) Transports collectifs et écomobilité autour de Bourg-en-Bresse  
[https://www.autosbus.org/sites/default/files/Bourg\\_TC%20150709\\_0.pdf](https://www.autosbus.org/sites/default/files/Bourg_TC%20150709_0.pdf)

Erea Conseil (2018) Exploitation et analyse de l'Enquête Déplacements Villes Moyennes du SCOT Bourg Bresse Revermont. Rapport d'étude pour le Grand Bassin de Bourg-en-Bresse – non publié

TTK (2013) L'amélioration des dessertes en transports collectifs du bassin de Bourg-en-Bresse. Rapport d'étude pour le Syndicat Mixte CAP3B et le Département de l'Ain – non publié

### Remerciements

à la Communauté d'agglomération du bassin de Bourg en Bresse pour nous avoir communiqué l'étude d'Erea Conseil,

à Bruno Cordier (cabinet Adetec) pour avoir relu et commenté une version provisoire de cette note.

### Méthode de travail

Les deux sources utilisées pour préparer cette note (Adetec, 2019 et Erea, 2018) ont permis de connaître les données suivantes :

- Population [par zones] (Adetec, p 26, 28, 30)
- Nombre de déplacements [au total] (Erea, p 5)
- Part des déplacements de moins de 4,5 kilomètres [au total] (Erea, p 7)
- Origine et destination des déplacements [par zones, approximativement] (Erea, p 6)
- Répartition modale [par zones en %] (Adetec, p 45, 55, 65)
- Répartition modale des déplacements domicile travail [par zones en %] (Adetec, p 84, 93, 102)
- Répartition horaire [par zones, approximativement] (Erea, p 7)
- Concentration de l'emploi [par zones] (Adetec, p 151, 153)
- Nombre de voitures par ménage [par zones] (Adetec, p 181-191, Erea, p 9)

Toutes les autres données présentées dans cette note proviennent d'une estimation détaillée du nombre de déplacements par zone, par mode, par origine et par destination. Nous avons fait cette estimation par tâtonnements successifs avec de multiples petites hypothèses en veillant à toujours rester en concordance avec les données connues et en nous appuyant parfois sur des données nationales (par exemple sur la taille et la composition des ménages), sachant que notre territoire s'avère souvent très proche de la moyenne des villes moyennes.

Nous pensons aboutir à une vue d'ensemble approximative mais assez juste. Pour produire des informations plus précises et plus solides, il aurait fallu accéder aux résultats de l'Enquête déplacements, ce qui n'a pas été possible.