

-11 %

MIREILLE BOULEAU

Entre 2009 et 2021, le nombre de déplacements réalisés en voiture par les Girondins a baissé de 11 %. Cette réduction est d'autant plus notable qu'elle s'est réalisée parallèlement à une hausse de 15 % de la population.

Cette tendance montre une évolution favorable aux modes alternatifs à la voiture à l'échelle départementale, des efforts d'investissements et de politiques publiques récompensés.

Mais cette baisse masque, en réalité, d'importantes différences territoriales. Sur la même période, les déplacements en voiture des métropolitains ont baissé de -20 %, contre seulement -4 % pour le reste du département. Au sein même de Bordeaux Métropole, ils chutent de manière plus importante sur la rive gauche que sur la rive droite.

Ces évolutions sont considérables. En volume, d'abord : elles signifient une diminution de près de 242 000 déplacements automobiles journaliers sur la métropole pour environ 72 000 ailleurs. En termes d'anticipation également : si une baisse de 20 % en 12 ans, par exemple, est encourageante en vue de l'atteinte d'une neutralité carbone en 2050, celle de 4 % implique des objectifs largement repoussés au siècle suivant.

Par ailleurs, cette baisse cache le fait que la voiture continue d'être utilisée massivement. Plus de 6 déplacements sur 10 sont encore réalisés en voiture

en 2021. Là encore avec de nets écarts entre les secteurs géographiques. 46 % des déplacements des métropolitains, contre 70 % de ceux des autres Girondins, sont réalisés en voiture.

Ensuite, les déplacements en voiture sont souvent plus longs en distance que les autres, notamment que ceux réalisés à pied ou à vélo. Or c'est bien la distance parcourue qui est proportionnelle aux gaz à effets de serre émis. Ainsi, les métropolitains réalisent 69 % de leurs kilomètres en voiture, contre 82 % pour les non-métropolitains.

La ville dense permettant des distances plus réduites, les phénomènes se cumulent : même si les métropolitains réalisent au total un peu plus de déplacements que les non-métropolitains, ils parcourent deux fois moins de kilomètres en voiture et émettent un volume de gaz à effet de serre pratiquement divisé par deux.

Parallèlement, le parc automobile a peu évolué au global. Les Girondins disposent de 1,3 voiture par ménage, contre 1,4 en 2009. Le nombre de véhicules augmente de 7 % en métropole et de 19 % dans le reste du département. L'équipement suit donc une tendance moins nette que son usage : les ménages continuent d'acquérir une voiture mais l'utilisent moins. La part de ménages non motorisés est malgré tout en légère hausse sur la métropole (+5 %), mais reste stable ailleurs.

La réduction de 11 % du nombre de déplacements automobiles masque donc des tendances très différentes entre la métropole et ses alentours, mais peut-être également à des échelles plus fines. Et, au-delà de l'environnement urbain, d'autres facteurs sont aussi, probablement, source d'écarts : l'âge, la profession, la structure familiale...

L'indicateur statistique permet ainsi de comparer des situations dans le temps ou dans l'espace, de suivre l'atteinte d'objectifs. Il est en cela utile à l'action publique, mais il ne restitue qu'une information partielle. Il résume en un seul chiffre un phénomène complexe. Il peut être juste, objectif, statistiquement fiable et robuste, l'indicateur statistique n'en reste pas moins un peu « menteur par omission ». La réalité qu'il recouvre est souvent bien plus nuancée. —