

Intégrer efficacement les enjeux de mobilité dans la stratégie des PCAET

Groupe d'échange PCAET Gironde
25/02/2025

Interventions

- **Données énergétiques des transports en Gironde**

Baptiste HOUDAYER, chargé de mission énergie-climat à l'ALEC-MB33

- **Articulation de la planification mobilité / énergie - climat**

Sophie BELLAGARDE, Chef du centre Etudes, Planification et Animation Territoriale à BM

Caroline BOURHIS, Responsable service Animation du territoire à BM

- **Vision d'ensemble des dispositifs de mobilité en Gironde**

Alban LEBLOND, Directeur de projet Contrats Opérationnels de Mobilité à la région NA

- **Articulation entre aménagement du territoire et mobilité**

François PERON, Directeur d'équipe — urbaniste – mobilité à l'A'Urba

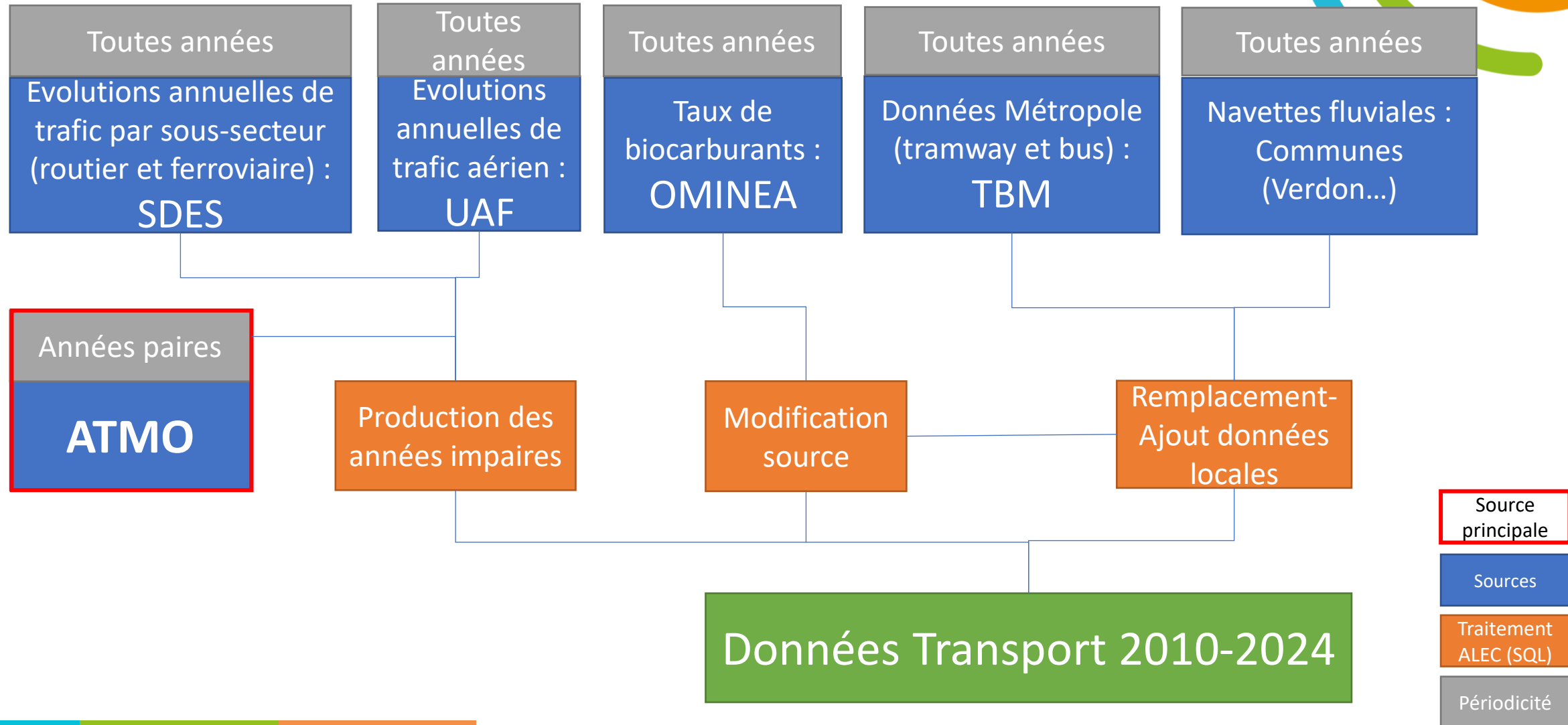
Données énergétiques des transports en Gironde

Observatoire ALEC (2025)



1. Sources de données et méthodologie
2. Décomposition du secteur des transports
3. Les chiffres en Gironde

Sources de données et méthodologie



Méthodologie ATMO

Secteur routier

1. Modélisation du volume de trafic par catégorie de véhicule :
 - Mesures de passage sur les principaux axes routiers (TMJA) avec distinction véhicules/poids lourds
 - Modélisation des vitesses moyennes par type de tronçon et horaires
 - Autres routes par extrapolation/modélisation sur les sections comparables
 - Longueurs de route en kms par commune (BDTOPO)
2. Description du parc de véhicules national (taille, cylindrée, carburant...) : CITEPA/SDES
3. Facteurs unitaires de consommations (MJ/km) par véhicule (catégorie, carburant) et par vitesse

Guide méthodologique des inventaires territoriaux ATMO :

https://www.lcsqa.org/system/files/media/documents/MTES_Guide_methodo_elaboration_inventaires_PCIT_mars2019.pdf

Méthodologie ATMO

Secteurs ferroviaire, fluvial et aérien

Aérien :

- Statistiques nationales carburant (t/an)
- Phases d'atterrissage/décollage uniquement
- Répartition selon le trafic par aéroport
- Affectation à la commune d'implantation de l'aéroport

Maritime :

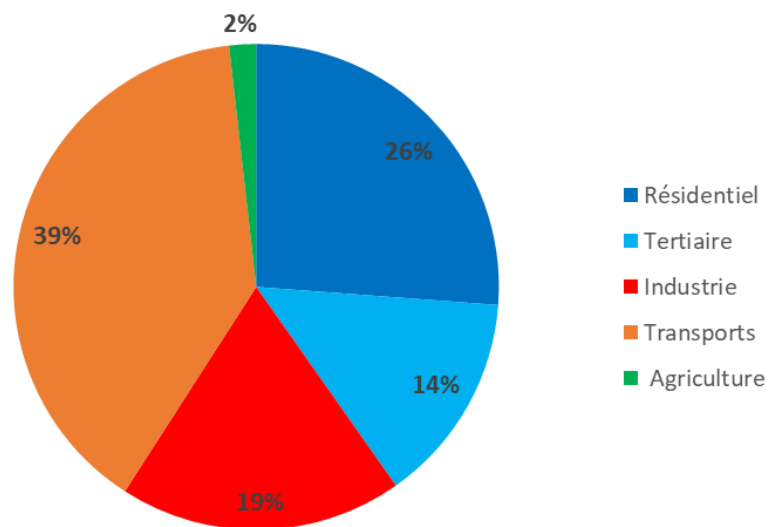
- Consommations de carburant (ports et fluvial intérieur)
- Approche/Stationnement portuaire
- Répartition selon l'activité portuaire
- Affectation à la commune portuaire

Ferroviaire :

- Activité ferroviaire (SNCF, gestionnaires réseaux)
- Répartition selon les longueurs de linéaires (BDTOPO)

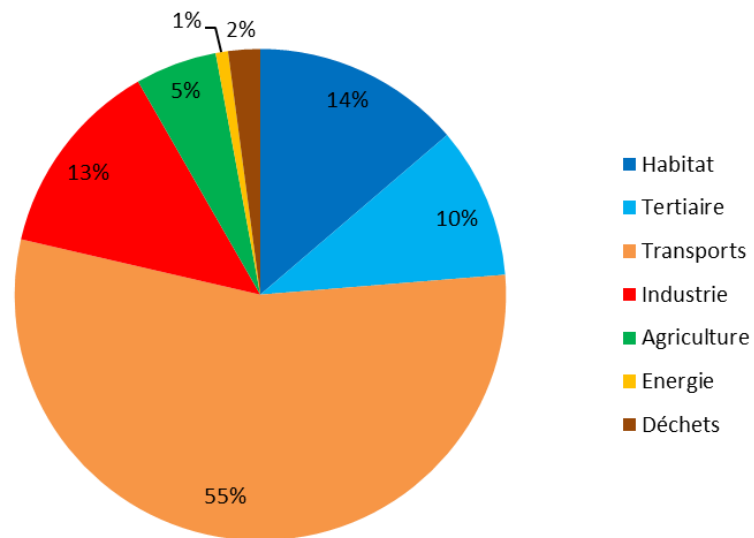


Les chiffres en Gironde en 2023



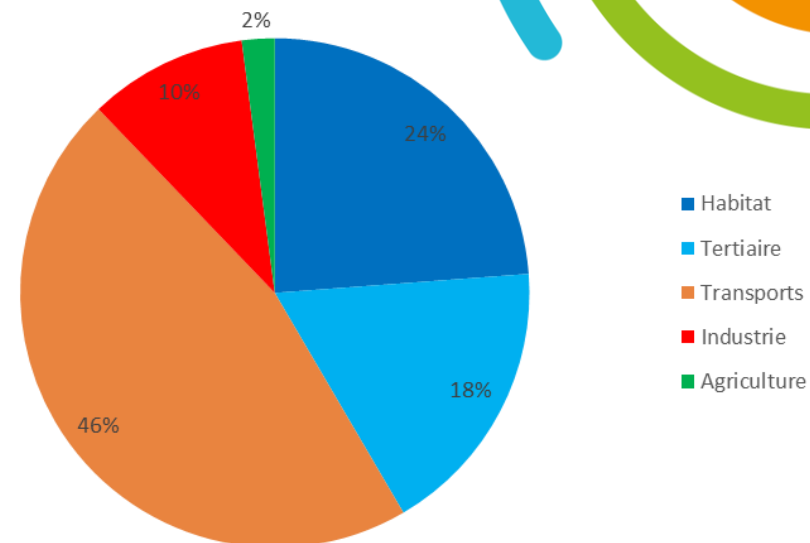
Consommation d'énergie

- Equivalent à la consommation énergétique du résidentiel et du tertiaire
- 15 000 GWh
- 96% de transports routiers
- 91% de produits pétroliers



Emissions de GES

- Plus de la moitié des émissions de GES girondines
- 3 500 kt CO₂e



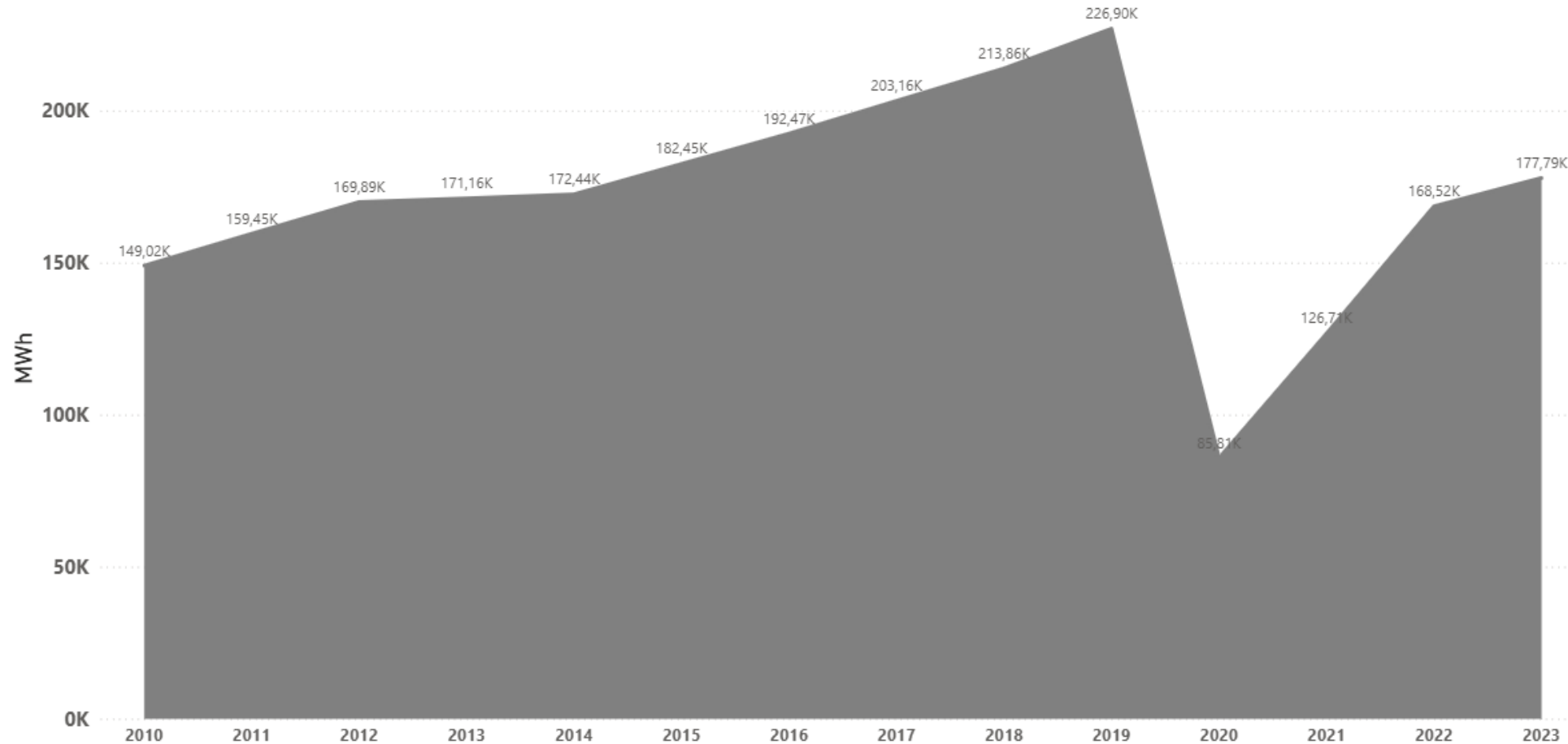
Dépense énergétique

- Presque la moitié de la dépense énergétique girondine
- 2,8 Mds d'euros

Les chiffres en Gironde en 2023

Consommations par sous-secteur

Sous-secteur ● Transport aérien français



Depuis 2010 :

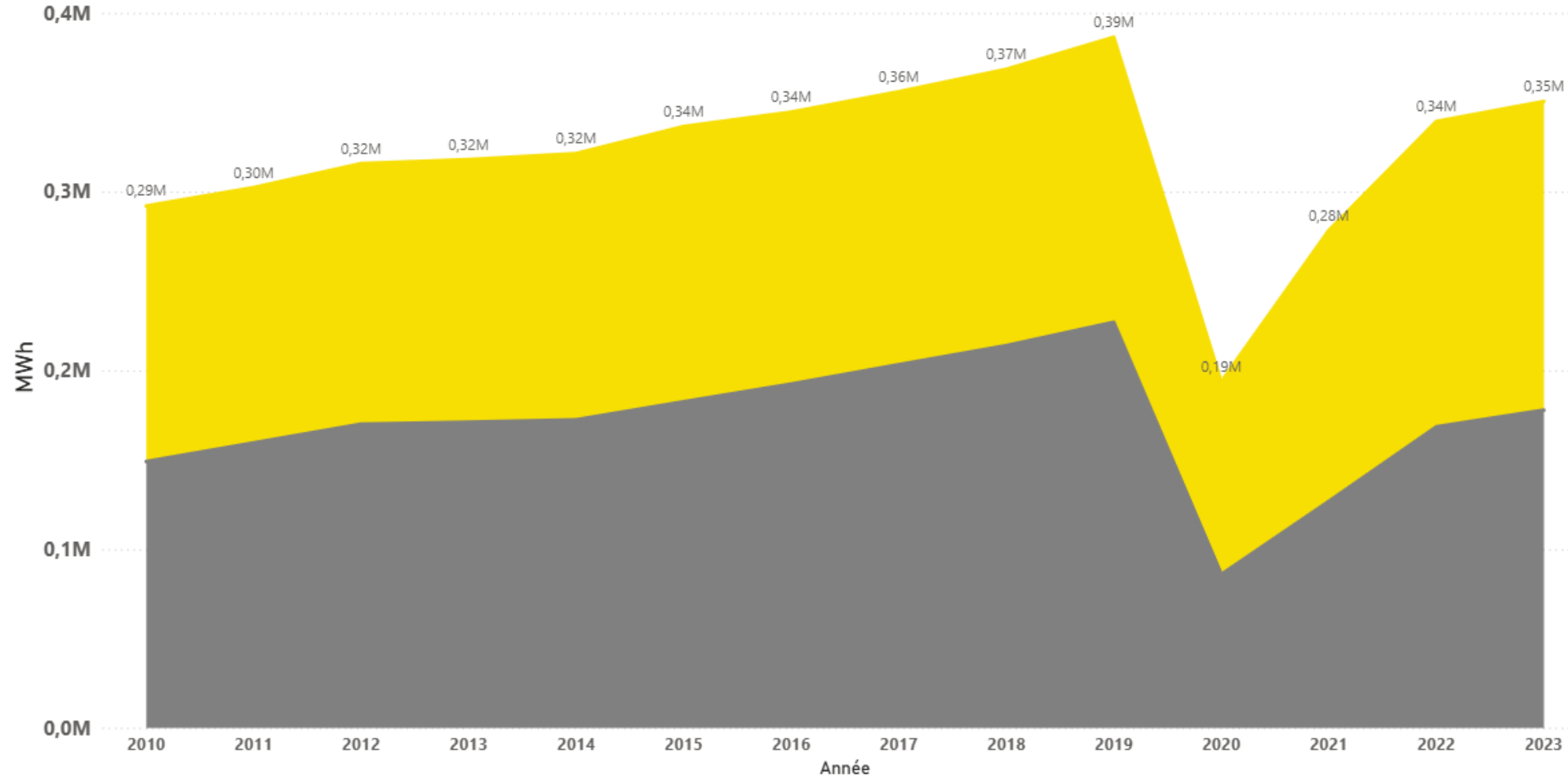
- Aérien : + 19% (Reprise progressive depuis covid)

Les chiffres en Gironde en 2023

Consommations par sous-secteur



Sous-secteur ● Transport aérien français ● Transport ferroviaire



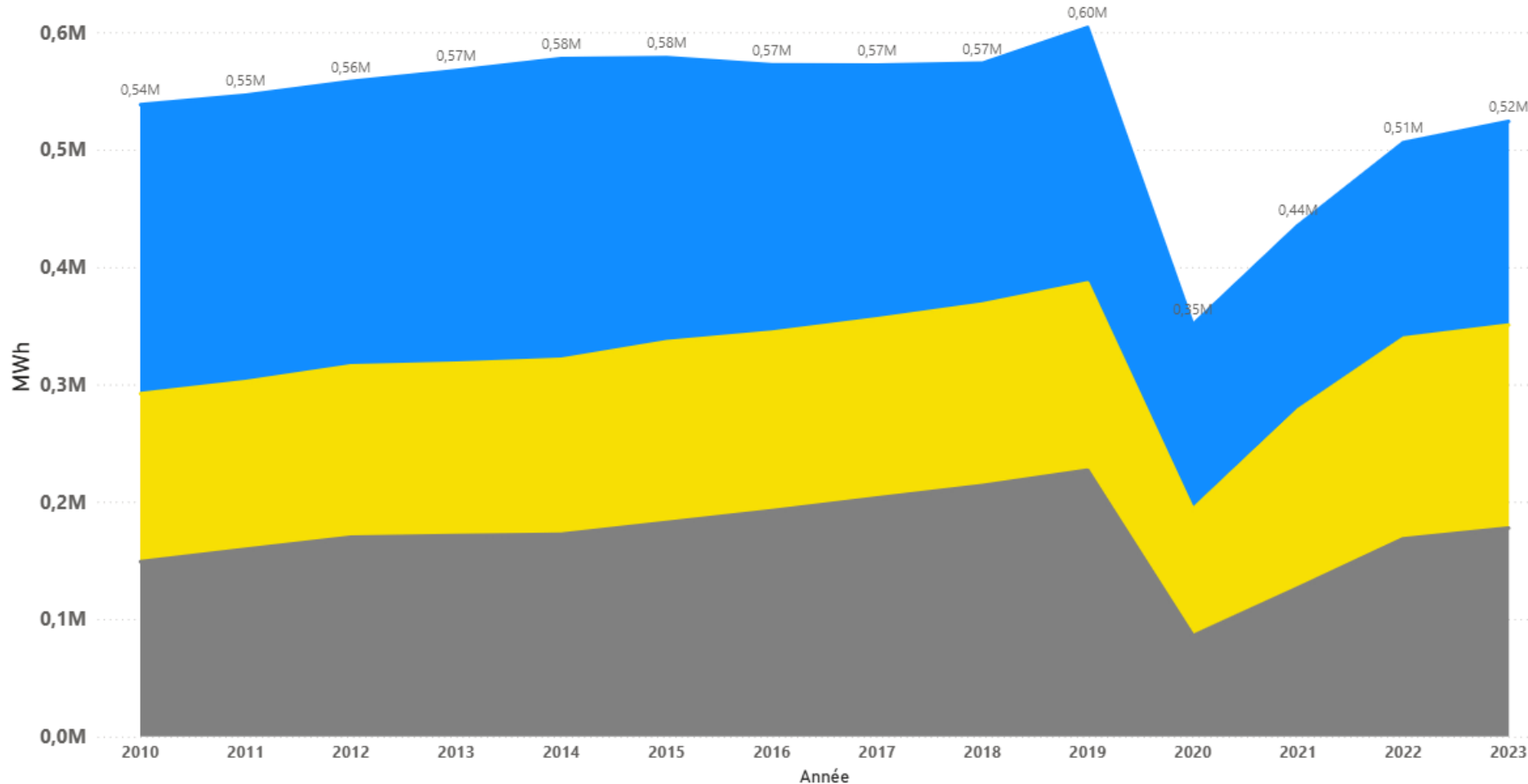
Depuis 2010 :

- Aérien : + 19% (Reprise progressive depuis covid)
- Ferroviaire : Progression de 21%

Les chiffres en Gironde en 2023

Consommations par sous-secteur

Sous-secteur ● Transport aérien français ● Transport ferroviaire ● Transport maritime domestique



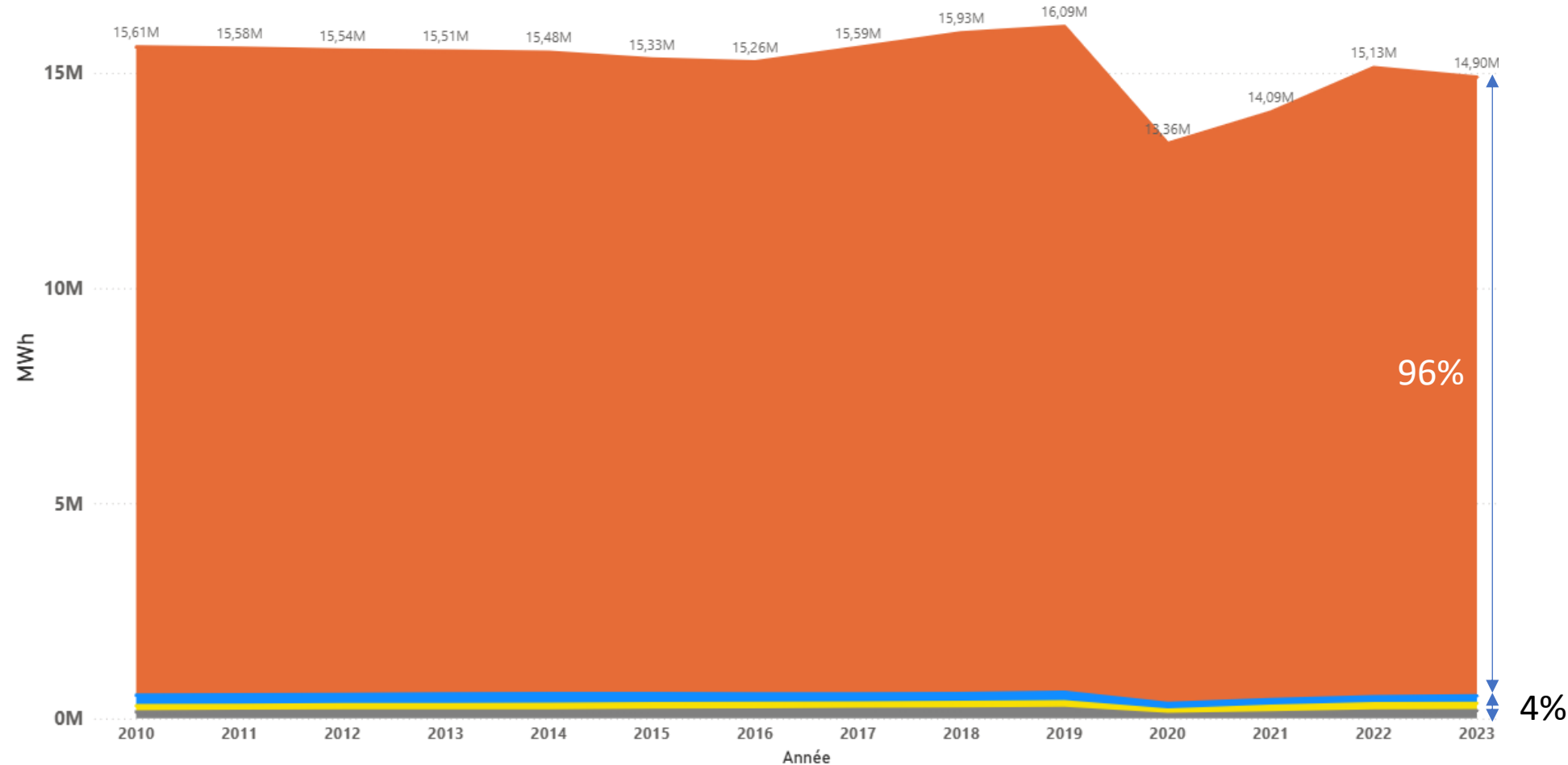
Depuis 2010 :

- Aérien : + 19% (Reprise progressive depuis covid)
- Ferroviaire : Progression de 21%
- Maritime : Baisse de 30%

Les chiffres en Gironde en 2023

Consommations par sous-secteur

Sous-secteur ● Transport aérien français ● Transport ferroviaire ● Transport maritime domestique ● Transport routier



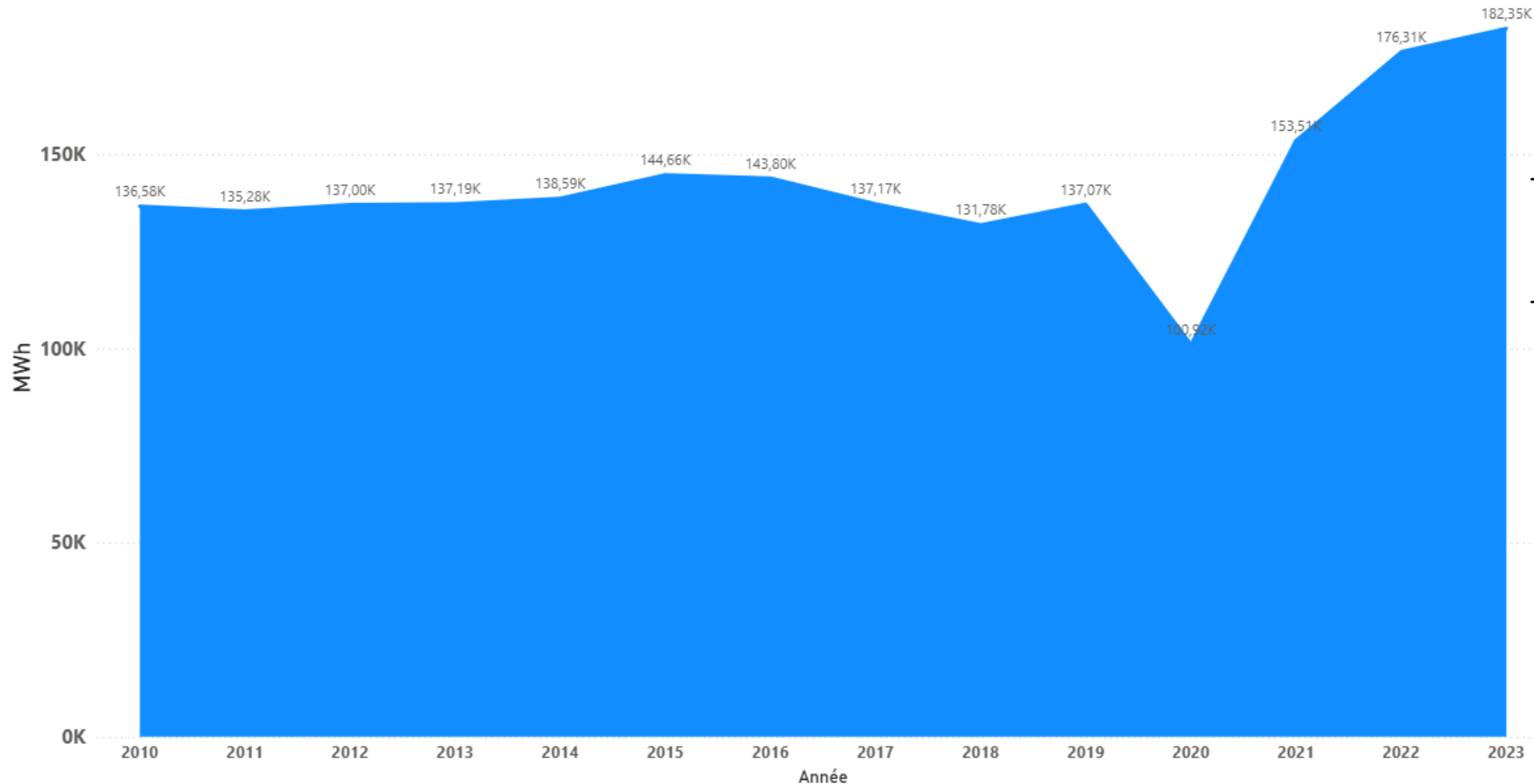
Depuis 2010 :

- Aérien : + 19% (Reprise progressive depuis covid)
- Ferroviaire : Progression de 21%
- Maritime : Baisse de 30%
- Routier : - 4,5%

Les chiffres en Gironde en 2023

Consommations par énergie

Energie • Electricité



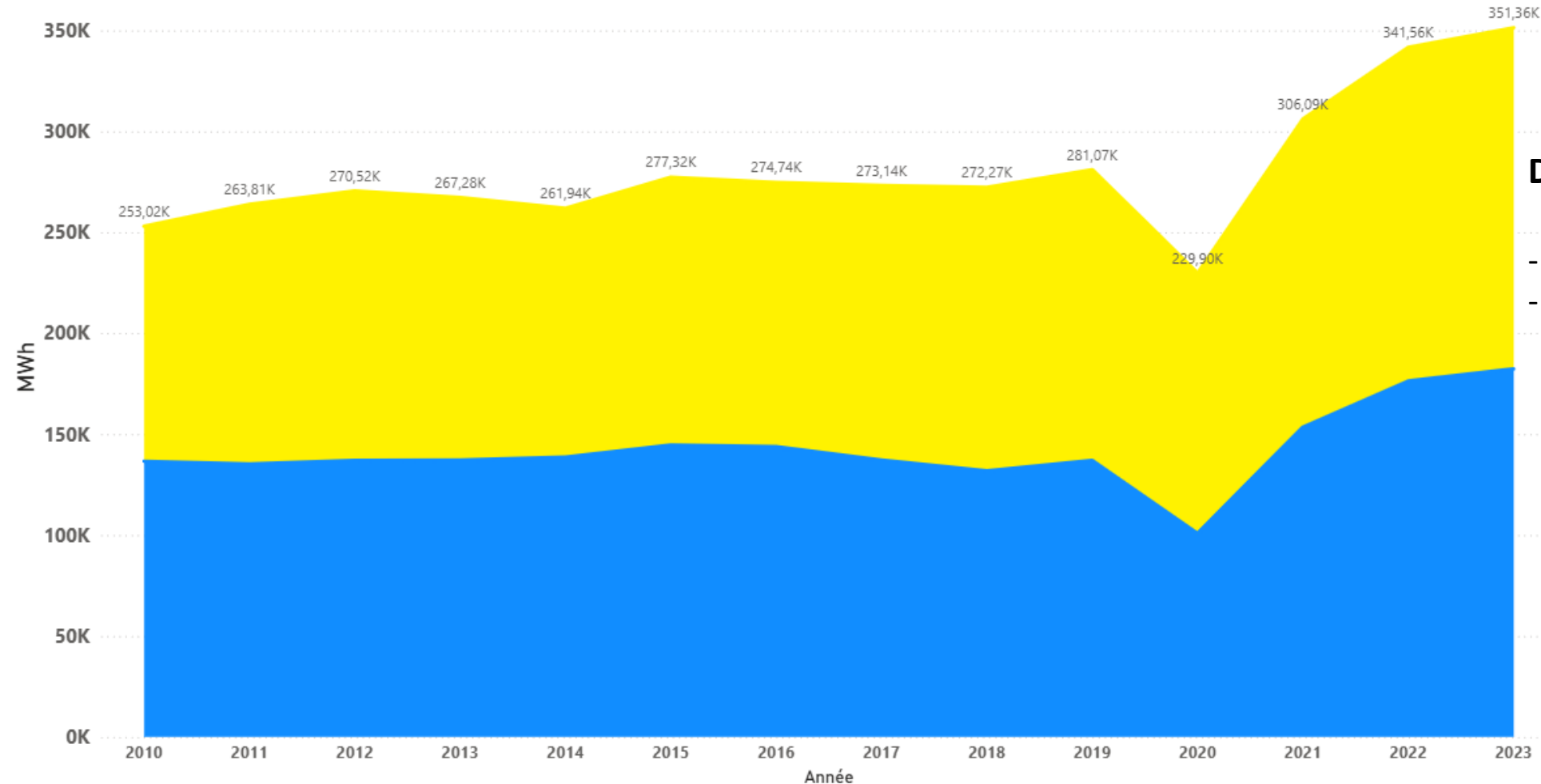
- Progression de l'électricité :
+ 34% par rapport à 2019
- Multiplication par 4 dans le
secteur routier

Les chiffres en Gironde en 2023

Consommations par énergie



Energie ● Electricité ● Gaz naturel pour véhicules



Depuis 2010 :

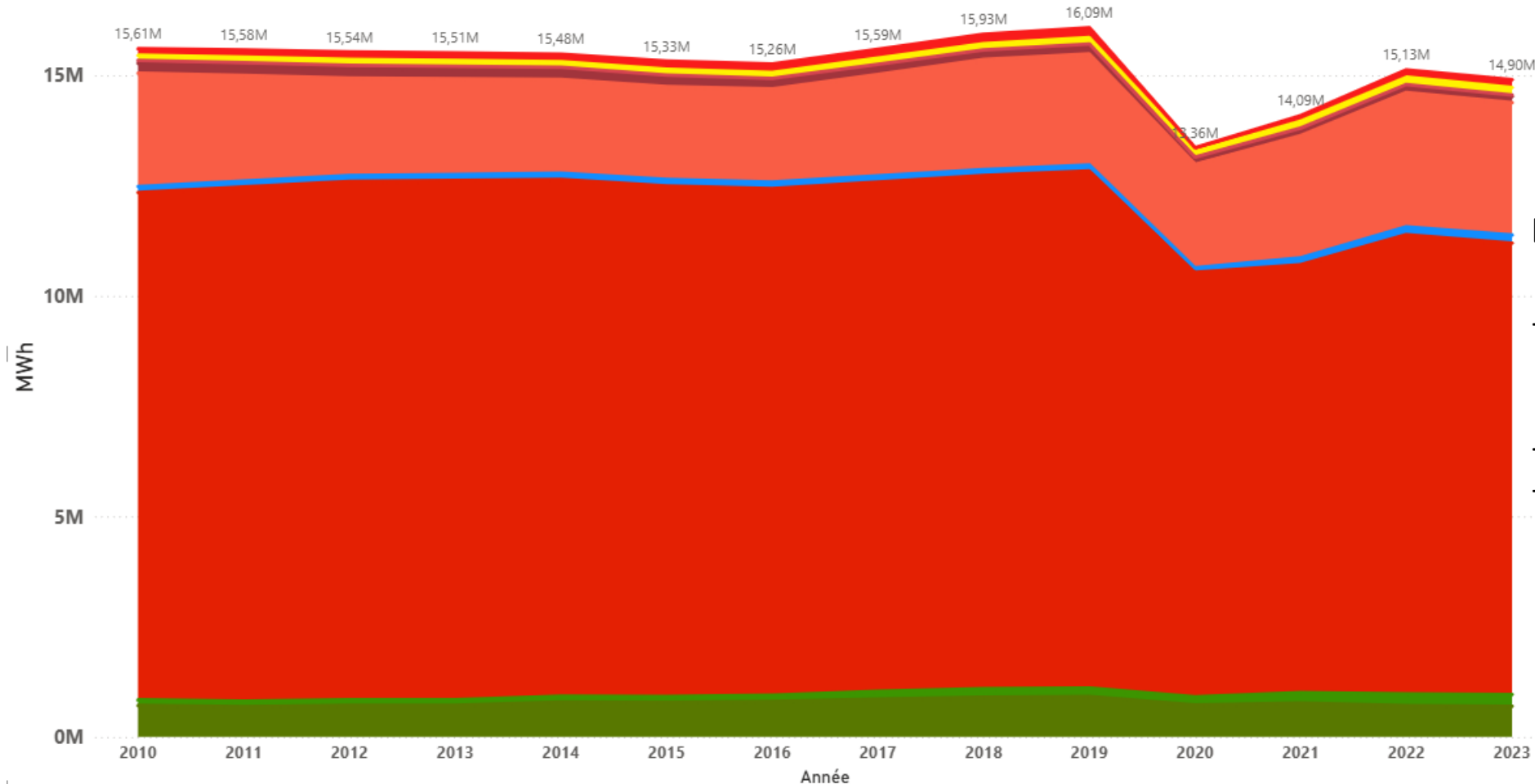
- Progression de l'électricité : + 34%
- Progression du gaz : + 45%

Les chiffres en Gironde en 2023

Consommations par énergie



Energie ● Biodiesel ● Bioéthanol ● Diesel ● Electricité ● Essence ● Fioul domestique ● Gaz de pétrole liquéfié ● Gaz naturel pour véhicules ● Kérosène



Depuis 2010 :

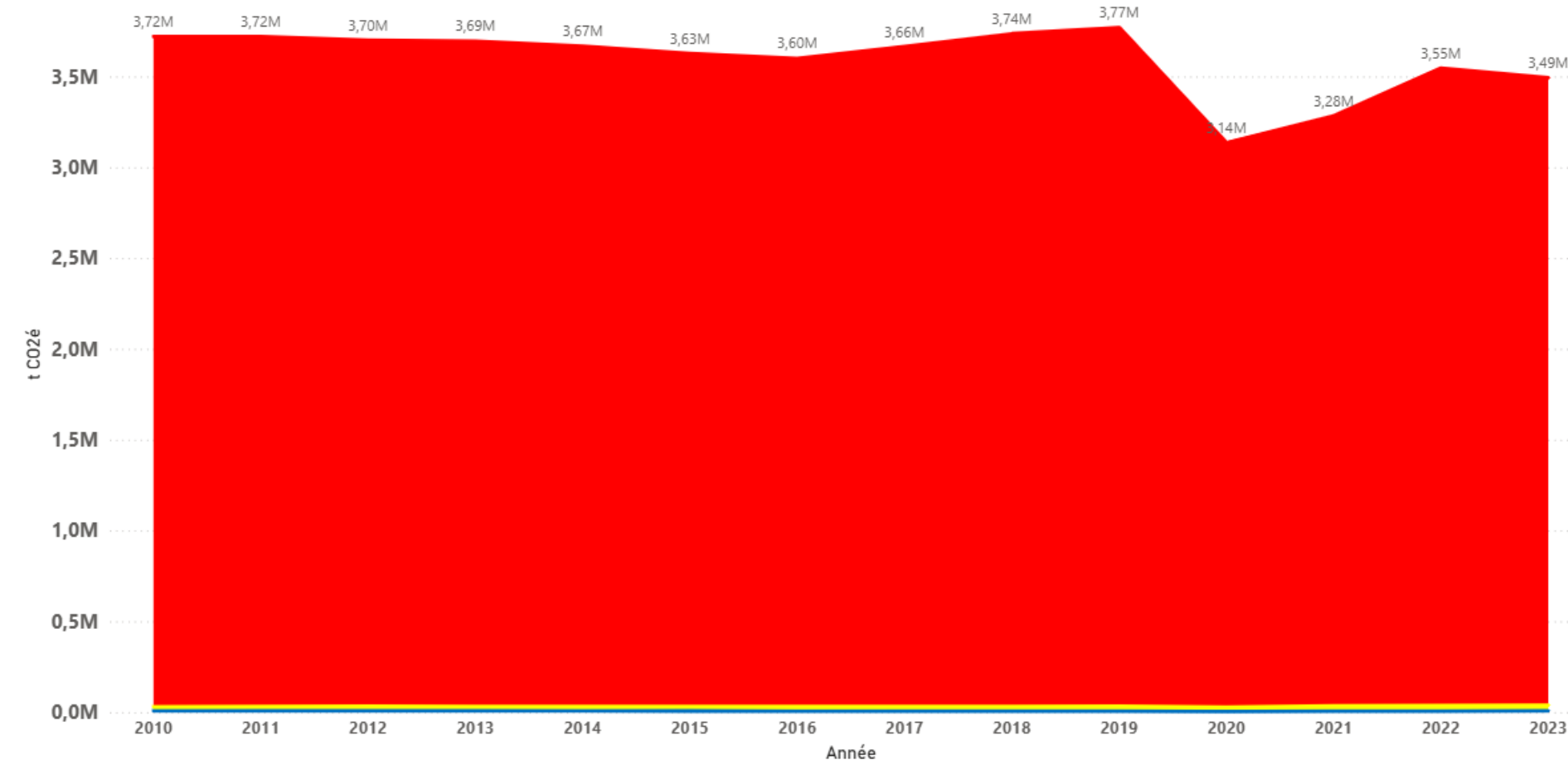
- 70 GWh/an sur les produits pétroliers mais 91% des consommations
- Progression de l'électricité : +34%
- Progression du taux de biocarburants (7,5% pour le diesel et 8,5% pour l'essence en 2023)

Les chiffres en Gironde en 2023

Emissions de GES par énergie



Energie ● Electricité ● Gaz ● Produits pétroliers

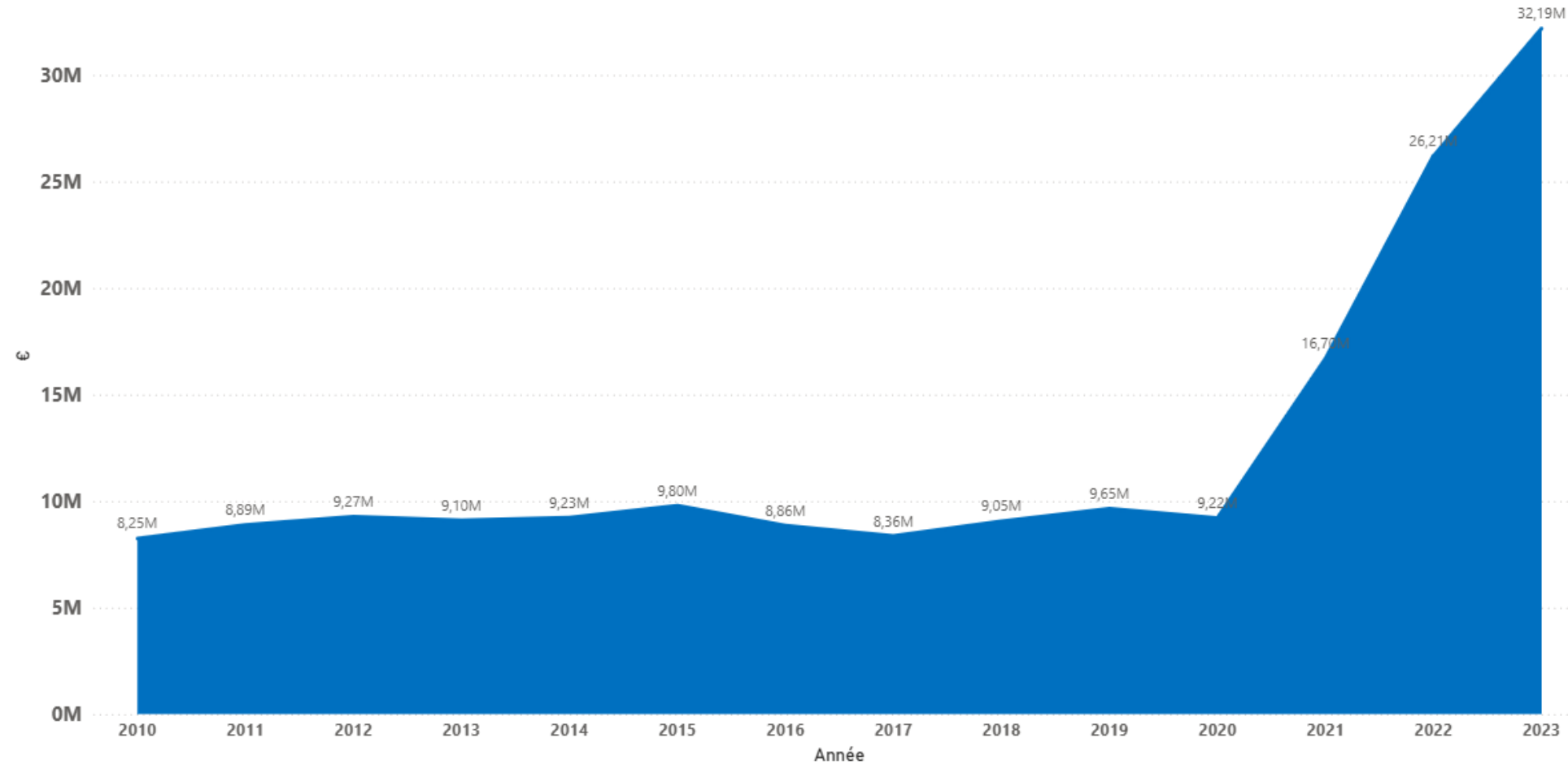


99% des émissions de GES du secteur des transports sont issus des produits pétroliers

Les chiffres en Gironde en 2023

Dépenses par énergie

Energie • Electricité



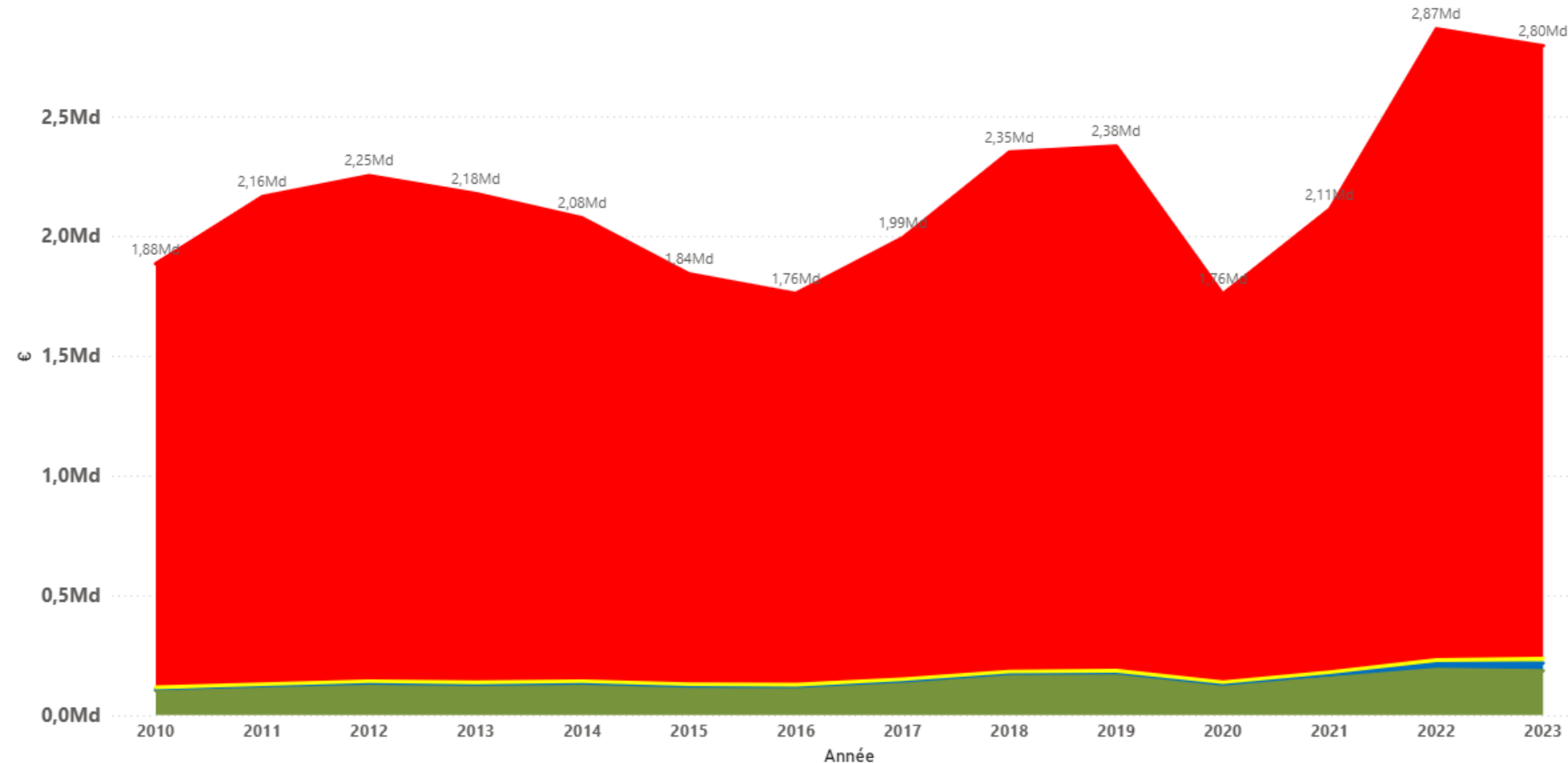
A partir de 2019 : Multiplication par 3 de la dépense liée à l'électricité du fait de la hausse de son prix au kWh couplée à la hausse de sa consommation dans le secteur

Les chiffres en Gironde en 2023

Dépenses par énergie

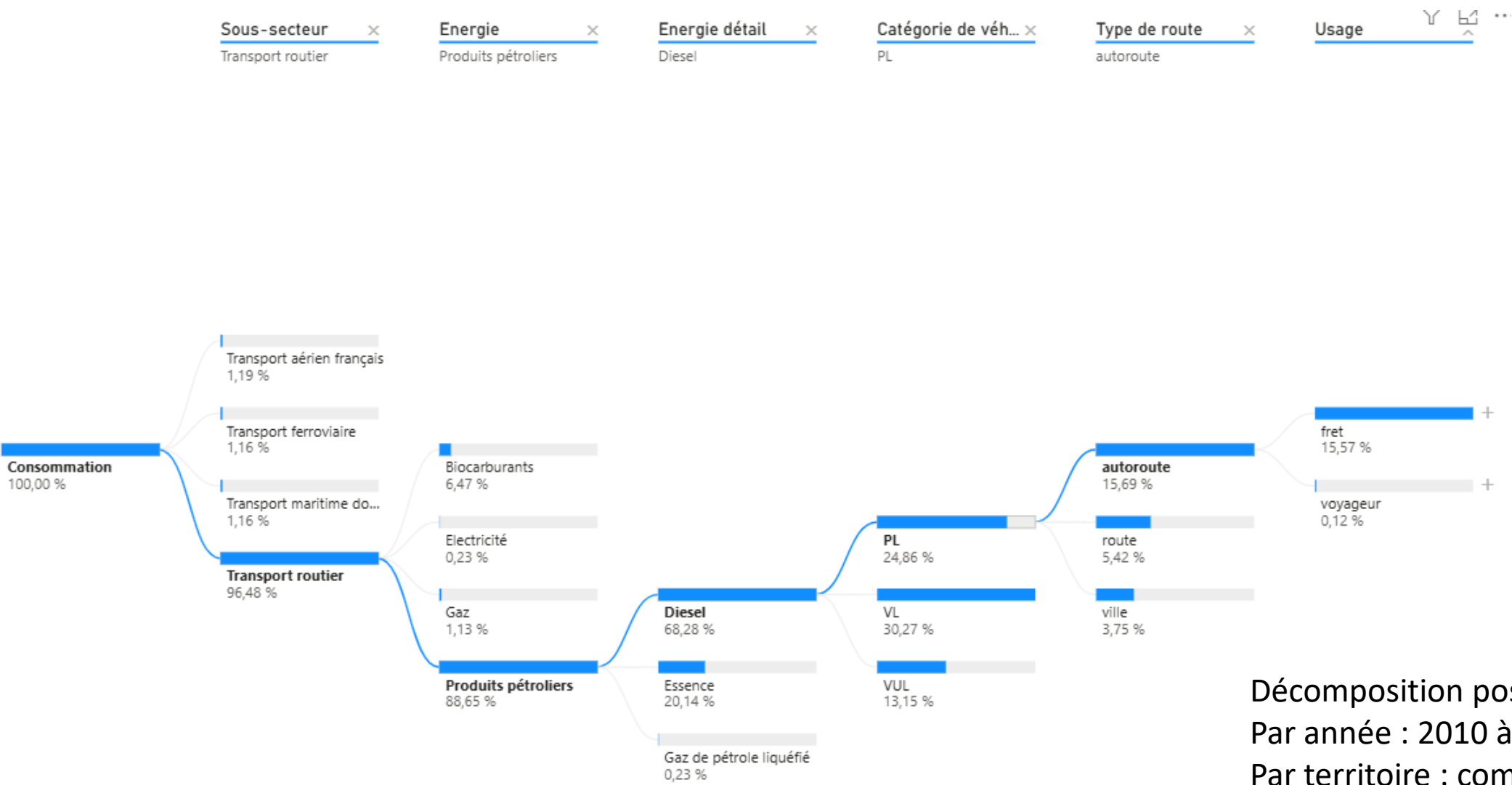


Energie ● Biocarburants ● Electricité ● Gaz ● Produits pétroliers



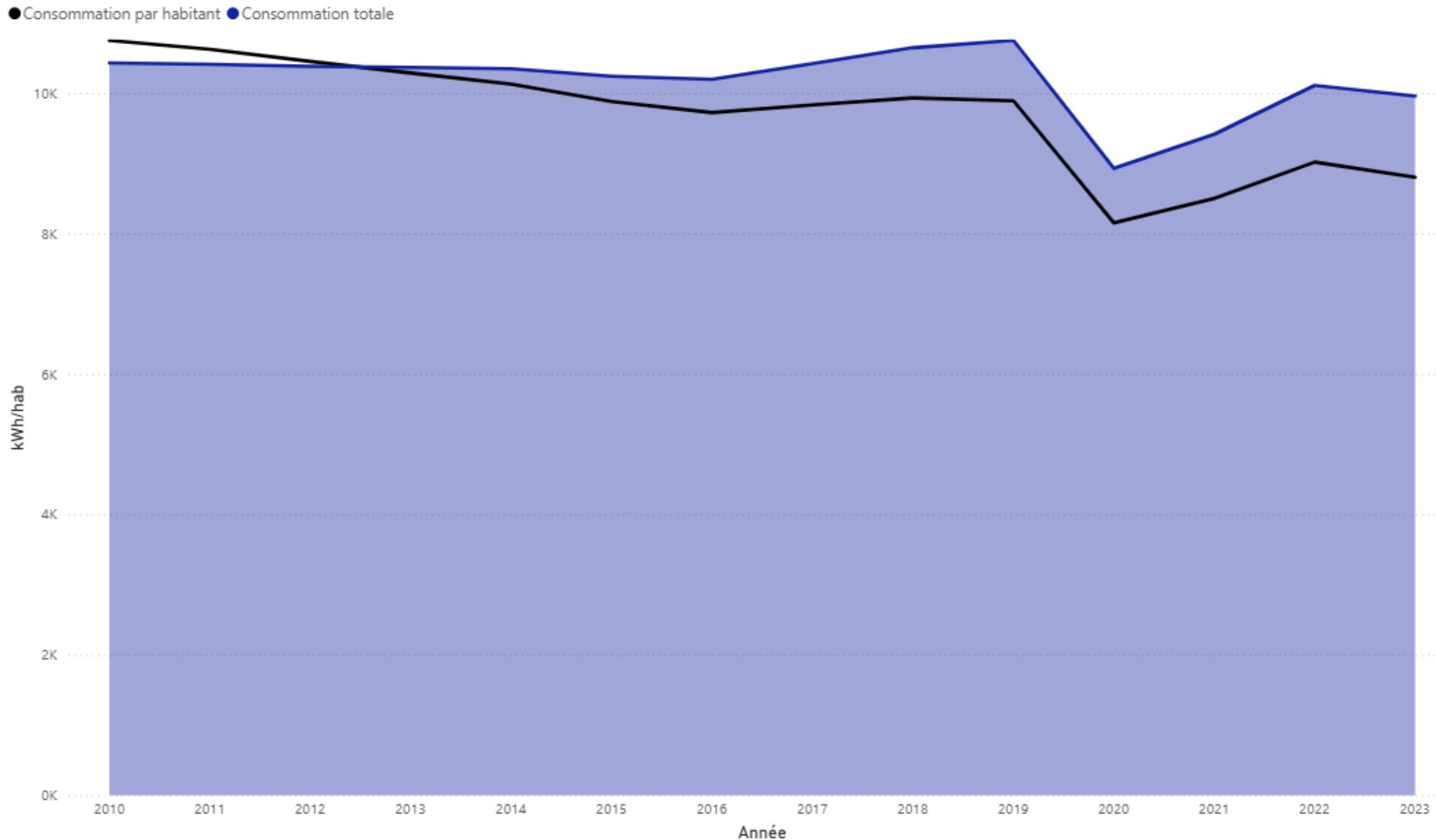
A nouveau, les produits pétroliers sont prépondérants dans la dépense énergétique des transports

Décomposition du secteur des transports



Décomposition possible :
Par année : 2010 à 2024
Par territoire : commune, EPCI...

Tendances vs objectifs SRADDET

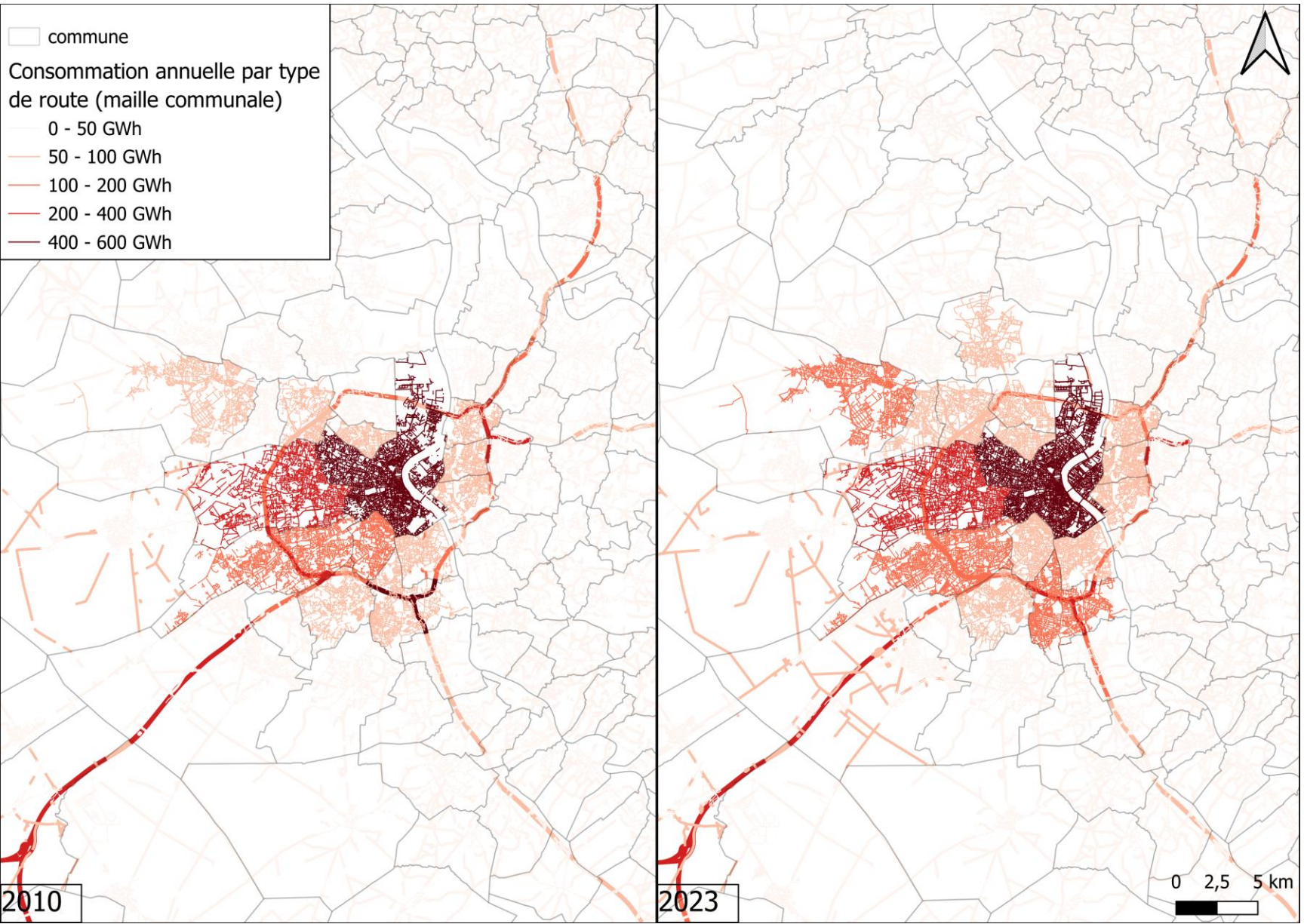


Tendance : - 50 GWh / an

Objectifs 2050 :

- SRADDET : - 400 GWh / an
- PCAET : - 330 GWh / an

Exemple d'exploitation cartographique des données



MERCI

Trajectoire de mobilité et PCAET ALEC

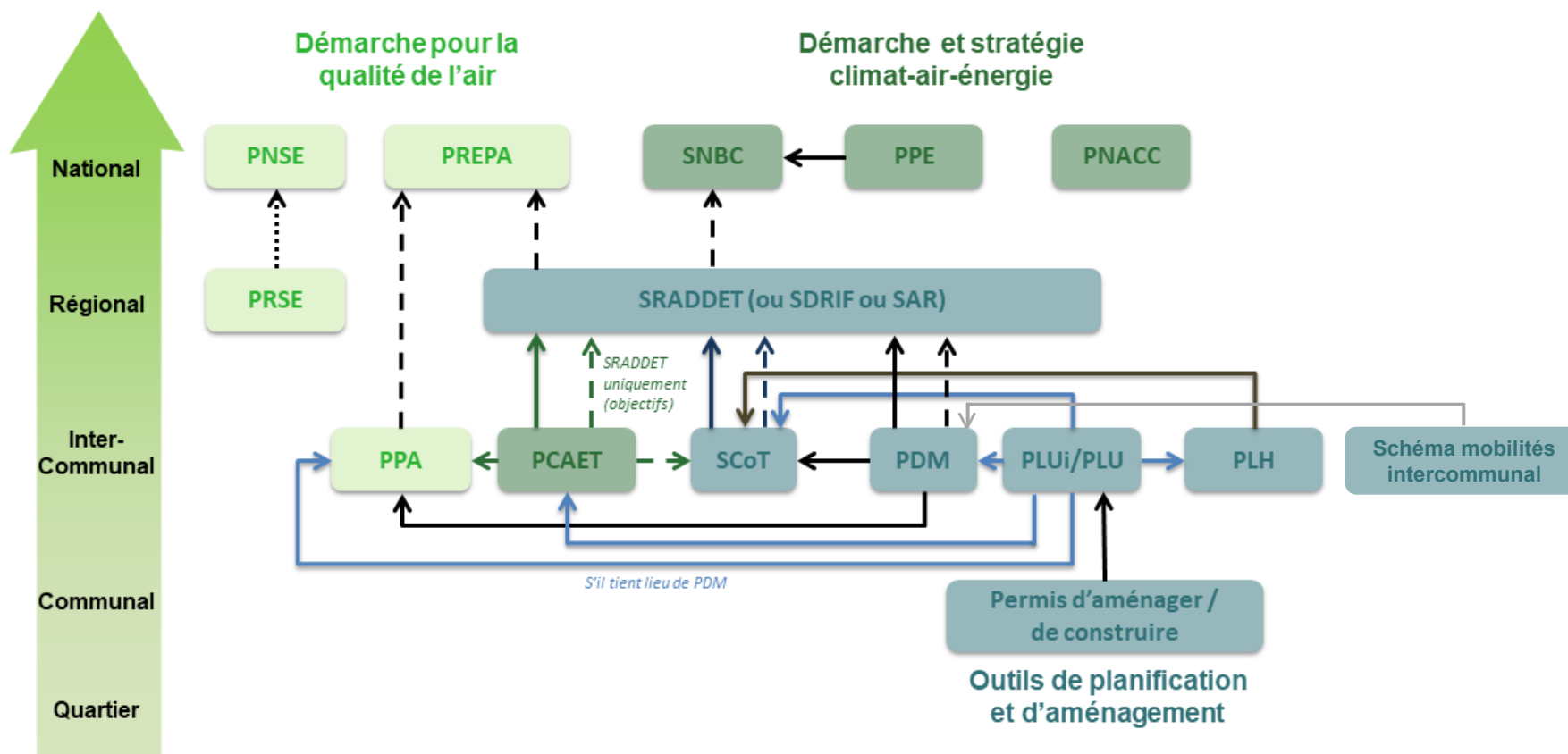
Février 2026

Sommaire

1. Les documents cadres d'action
2. Résultats et outils de communication
3. Perspectives

1. Les documents cadres d'action

Documents cadres d'action



Volet mobilité du PLUi (2016) et Schéma des mobilités (2021)

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

- Adopté en 2016 puis plusieurs révisions et modifications
- PLU « 3 en 1 » : urbanisme, habitat et mobilité
- Programme d'Orientations et d'Actions mobilité = Plan de déplacements urbains
- Principaux axes :
 - Organiser une métropole apaisée
 - Conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité
 - Favoriser les changements de comportement: passer d'une pratique mono-modale à un univers multi-modal
 - Mettre le développement durable au centre du projet de mobilité

Schéma des mobilités

- Adopté en 2021, horizon 2030
- Principaux axes :
 - Décongestionner le territoire métropolitain
 - Fluidifier les liaisons rive droite – rive gauche
 - Offrir des alternatives attractives aux liaisons métropole – hors métropole
 - Décarboner les mobilités
 - Favoriser une nouvelle gouvernance



	2009 (source EMD)	Aujourd'hui (source EMD simplifiée 2017)	Objectifs 2020 PLU	Objectifs 2030 Plan Climat	Objectifs nou- veau Schéma des mobilités 2030
Marche	26 %	29 %	25 %	29 %	32 %
Vélo	4 %	8 %	15 %	18 %	18 %
Transports en commun	11 %	12 %	15 %	20 %	17 %
Voiture	59 %	50 %	45 %	33 %	33 %

Les ambitions du PCAET adopté fin 2022

Un territoire neutre en carbone

- **79 %** d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050

Un territoire respirable

- **50 %** d'émissions de polluants atmosphériques

Un territoire à énergie positive

x **1,7** production d'énergie renouvelable d'ici 2050

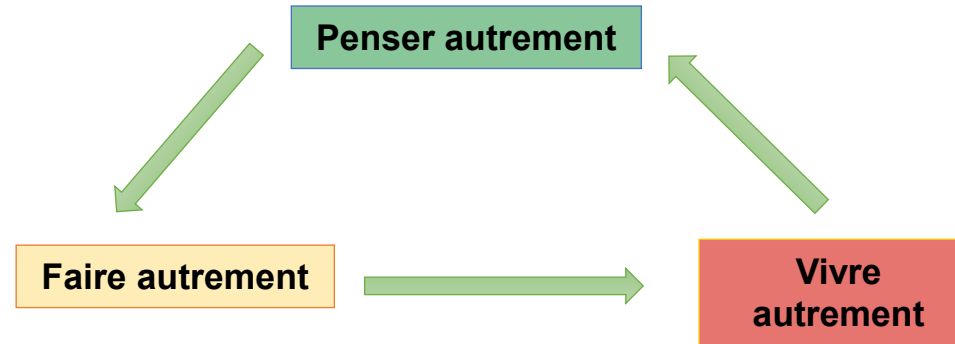
- **50 %** de consommation d'énergie d'ici 2050

Un territoire résilient

Accès à un îlot de fraîcheur à - **de 5 min** à pied pour tous les habitants

=> Des ambitions qui ne peuvent être atteintes sans une mobilisation forte de la mobilité

La structure du Plan climat



Pour une métropole résiliente, bas carbone et inclusive qui permet de développer l'emploi et l'économie de proximité, qualité de vie et le bien-être de ses habitants

Penser autrement

Se transformer pour accompagner les transitions

Objectif 1 : Promouvoir l'appropriation collective du projet de transition

Objectif 2 : Renforcer les pratiques de coopération

Objectif 3 : Piloter et rendre visible

Objectif 4 : Accompagner les changements de comportement et de pratiques

Faire autrement

Produire localement, en valorisant et respectant nos ressources

Objectif 5 : Développer la production d'ENRr locale

Objectif 6 : Développer les productions en agro-écologie, les forêts et les espaces végétalisés

Objectif 7 : Développer les filières de transition

Objectif 8 : Produire plus sobrement (carbone, ressources, déchets)

Vivre autrement

Adopter des modes de vie favorables à tous

Objectif 9 : Se déplacer

Objectif 10 : Habiter

Objectif 11 : Consommer

Objectif 12 : Aménager

Focus sur l'objectif 9, se déplacer

8 actions, 35 mesures opérationnelles

Objectif en 2028 : -785 GWh & - 280 400 tCO₂e

- **Action 34 : Améliorer l'offre de transport en commun** (Cars express, RER métropolitain, extension du tram A, bus express, ...)
- **Action 35 : Amplifier l'usage du vélo** (Développement réseau cyclable, offre stationnement, services autour du vélo, prêt de vélos, ...)
- **Action 36 : Favoriser la pratique de la marche** (Espaces publics plus marchables, déplacements scolaires piétons, articulation marche-TC, code la rue piéton, GR, ...)
- **Action 37 : Développer les usages partagés de l'automobile** (Plan coordonné multipartenarial de covoiturage, autopartage, outils numériques)
- **Action 38 : Décarboner les véhicules motorisés** (SDIRVE, flotte de bus décarbonée, ZFE, logistique urbaine décarbonée, stations ravitaillement GNV, soutien retrofit, BOM électriques ou bioGNV)
- **Action 39 : Favoriser les circuits courts et adapter la logistique urbaine pour la rendre plus efficiente** (Plan logistique urbaine, questionnement Fret à Hourcade, sites logistiques très urbains, filière cyclo logistique, ..)
- **Action 40 : Définir une zone à Faibles Emissions mobilité** (Concertation, signalétique, contrôle, suivi et soutien aux véhicules décarbonés)
- **Action 41 : Accompagner le développement du télétravail** (Etude lieux de travail partagés, enquête impacts du télétravail, ...)

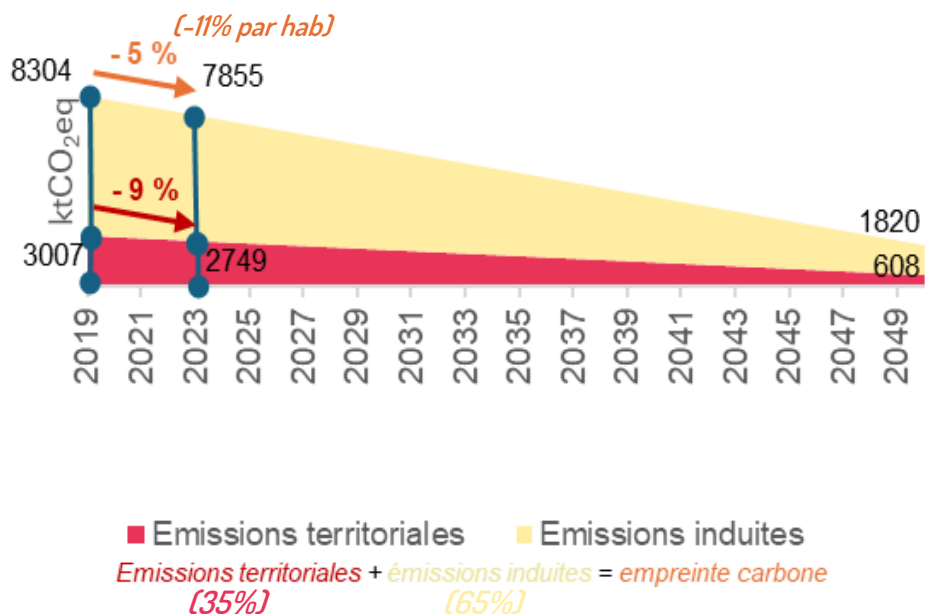
2. Résultats et outils de communication

Principaux résultats du bilan à mi-parcours du PCAET

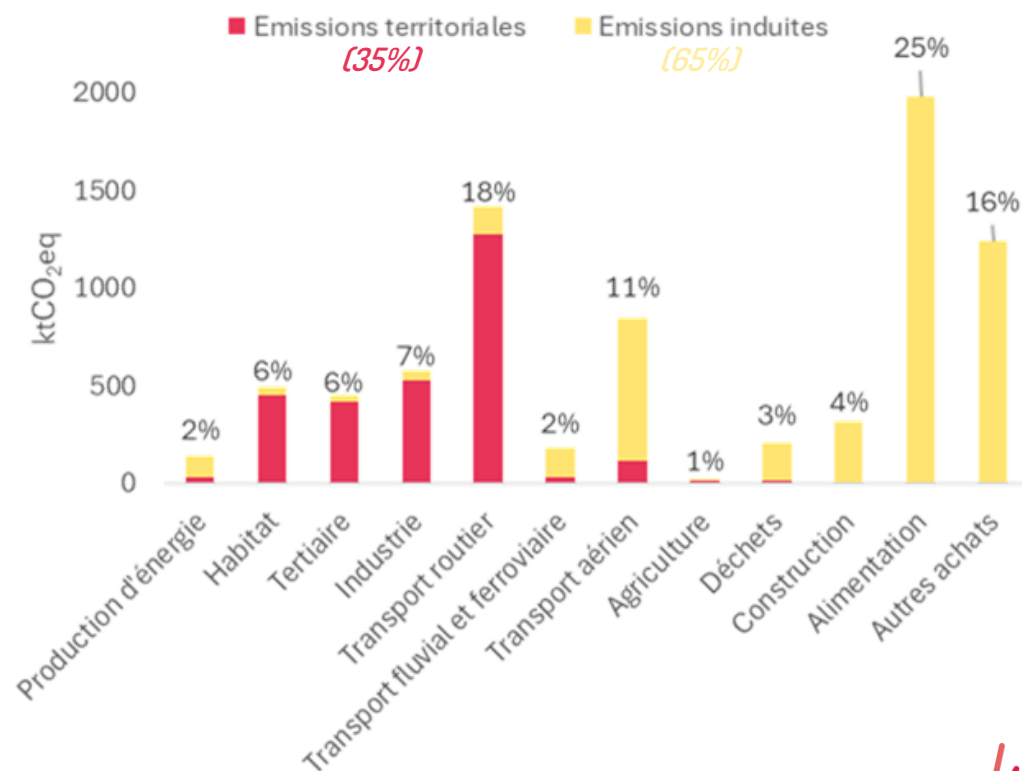
Un suivi et une évaluation bornés à la temporalité du PCAET, limité à 28 indicateurs de résultat

Carbone

Trajectoire carbone du territoire 2019 (- 2023 -) 2050



Empreinte carbone par poste Bordeaux métropole, 2023



Principaux résultats du bilan à mi-parcours

Energie

-7%

de consommation totale d'énergie
entre 2019 et 2023
(objectif 2028 -12%)

31%

de la consommation couverte par
une source d'énergie renouvelable
ou de récupération en 2023
(27% en 2019 - objectif 2028 -12%)

Mobilités

+29% Trafic Vélo
entre 2021 et 2024

+32% Fréquentation TC
entre 2021 et 2024

-0,4% Trafic automobile
entre 2021 et 2024

Qualité de l'air

-13% [PM10]
2024: 15,0 µg/m³
Obj 2030: 20,0 µg/m³

-11% [PM2,5]
2024: 8,3 µg/m³
Obj 2030: 10,0 µg/m³

-10% [NO₂]
2024: 15,3 µg/m³
Obj 2030: 20,0 µg/m³

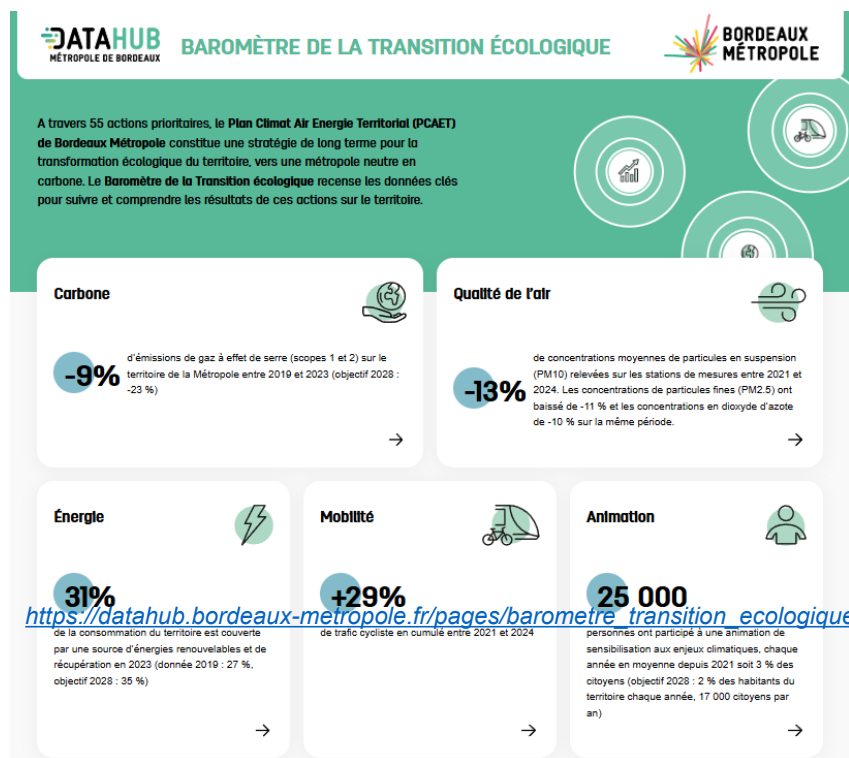
0%

de citoyens exposés aux
dépassements de valeurs limites
PM10 et PM2,5 (Obj 2030: 0%)

0,03%

de citoyens exposés aux
dépassements de valeurs limites
de dioxyde d'azote (Obj 2030:
0%)

Publication des résultats sur un Baromètre de la transition écologique de Bordeaux Métropole



Baromètre des mobilités



BAROMÈTRE DES MOBILITÉS BORDEAUX MÉTROPOLE

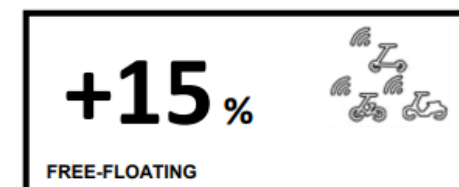
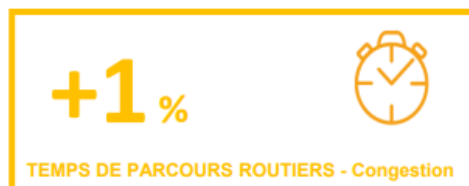
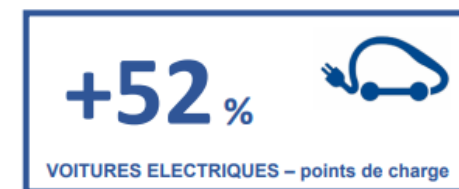
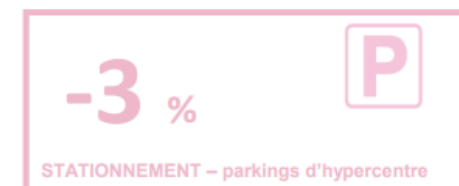


Baromètre publié tous les ans
par la Métropole sur Internet :

<https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/en-voiture/trafic-routier/barometre-mobilites>

Bilan annuel 2025

Évolutions des usages par rapport à 2024



3. Perspectives

Perspectives

Les prochains temps vont être marqués par les élections, les révisions des documents cadres d'action et les contraintes budgétaires.

Dans le détail :

- Schéma des mobilités prend fin en 2030, mais les prochaines élections pourraient entraîner une demande de révision anticipée
- PLUi : révision en cours, pour une approbation en 2029
- PCAET : révision devrait démarrer fin 2026, pour une adoption fin 2028



Merci

Contacts :

Sophie Bellagarde

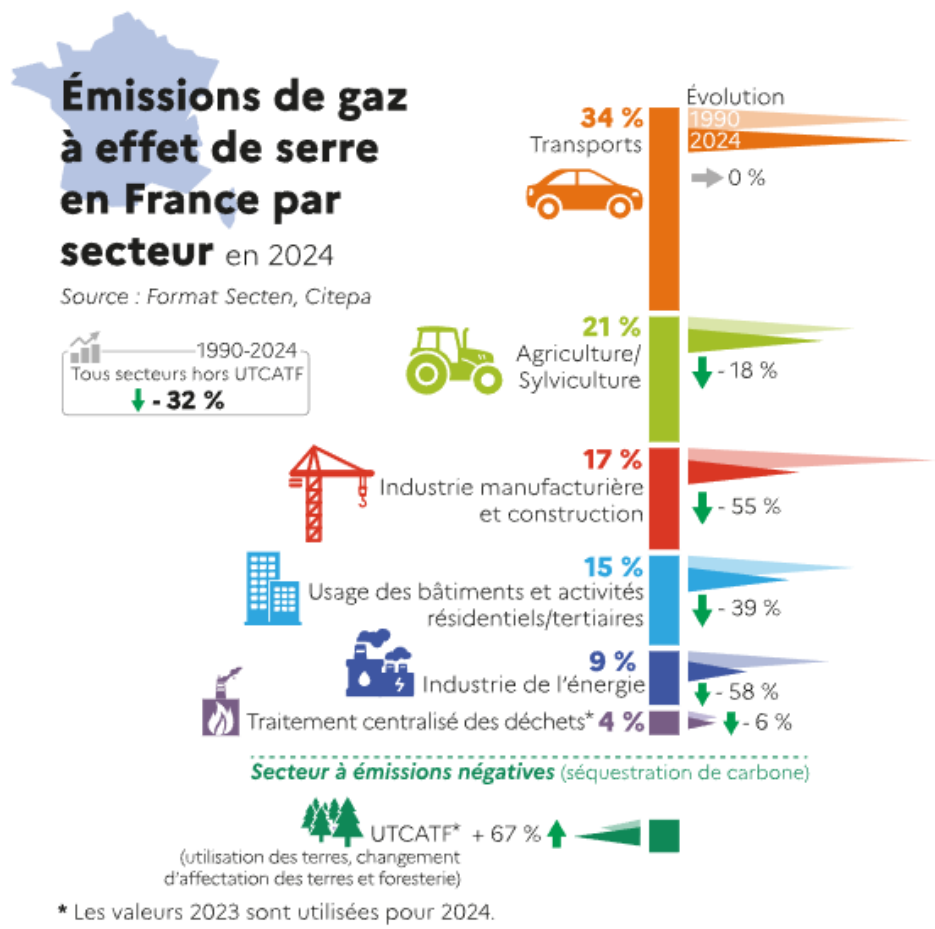
Responsable du centre études – DG Mobilités

s.bellagarde@bordeaux-metropole.fr

Caroline Bourhis

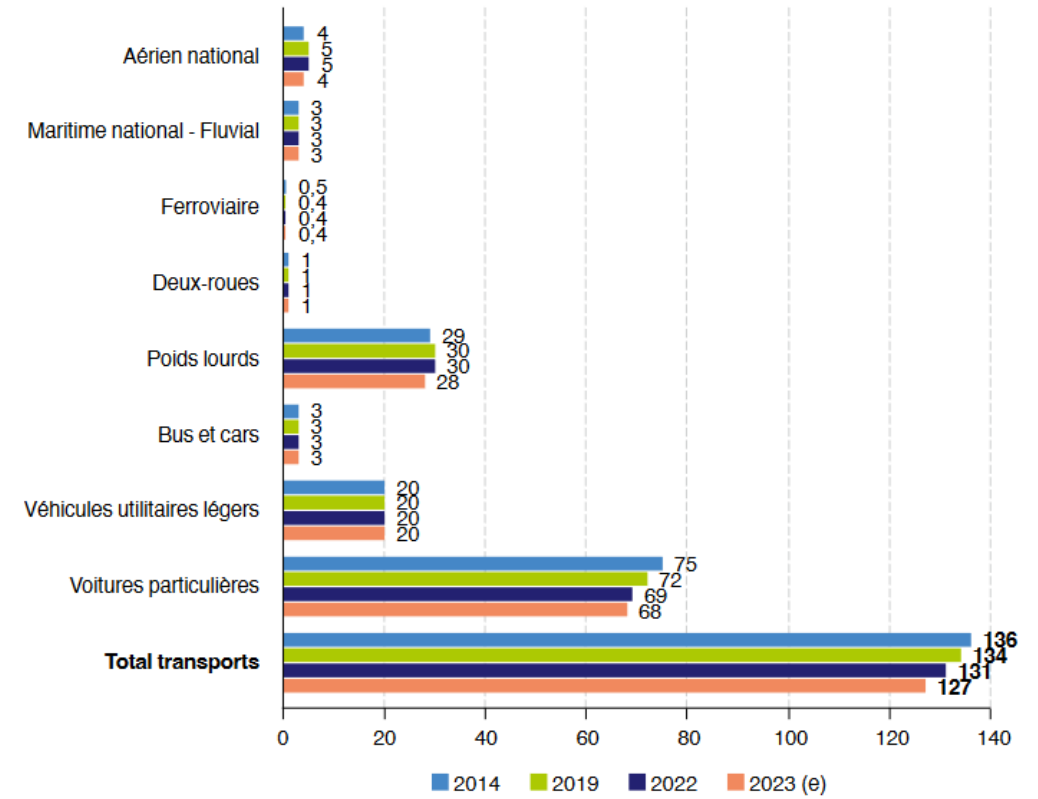
Responsable du service animation du territoire – DG Transition écologique Ressources environnementales

c.bourhis@bordeaux-metropole.fr



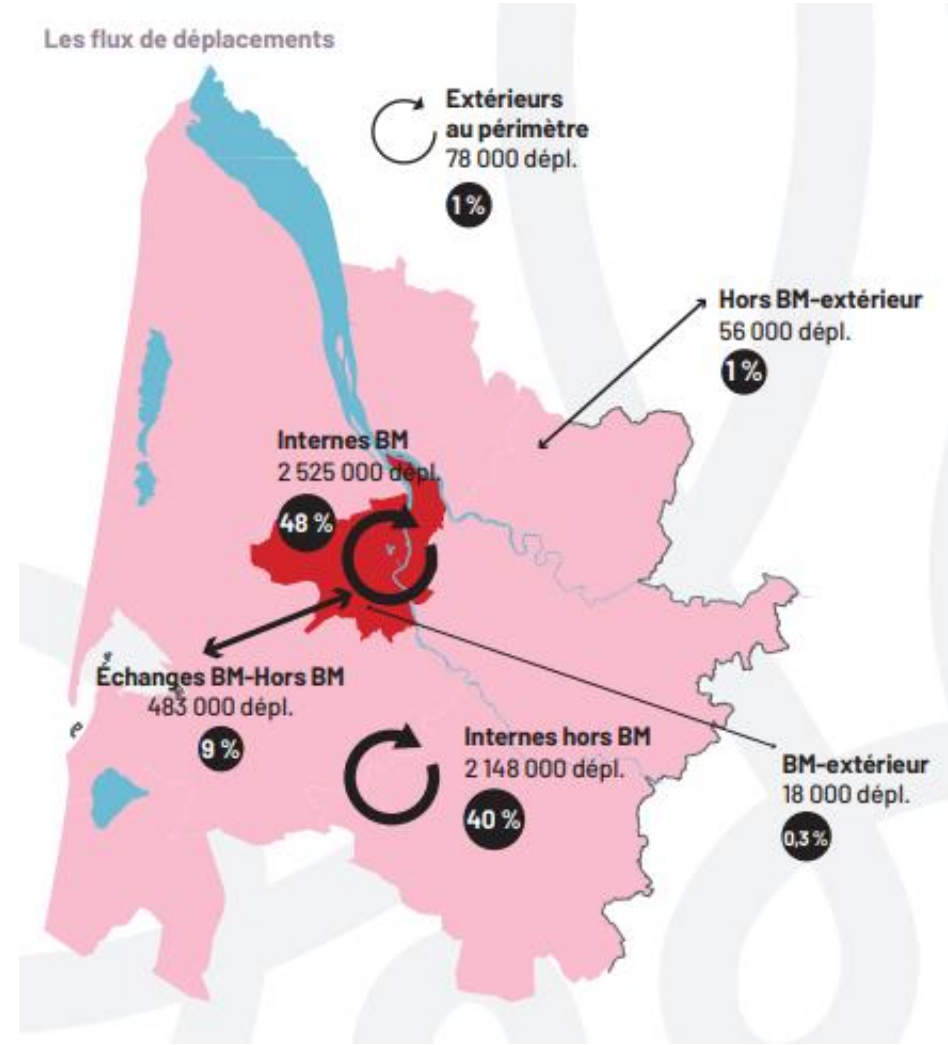
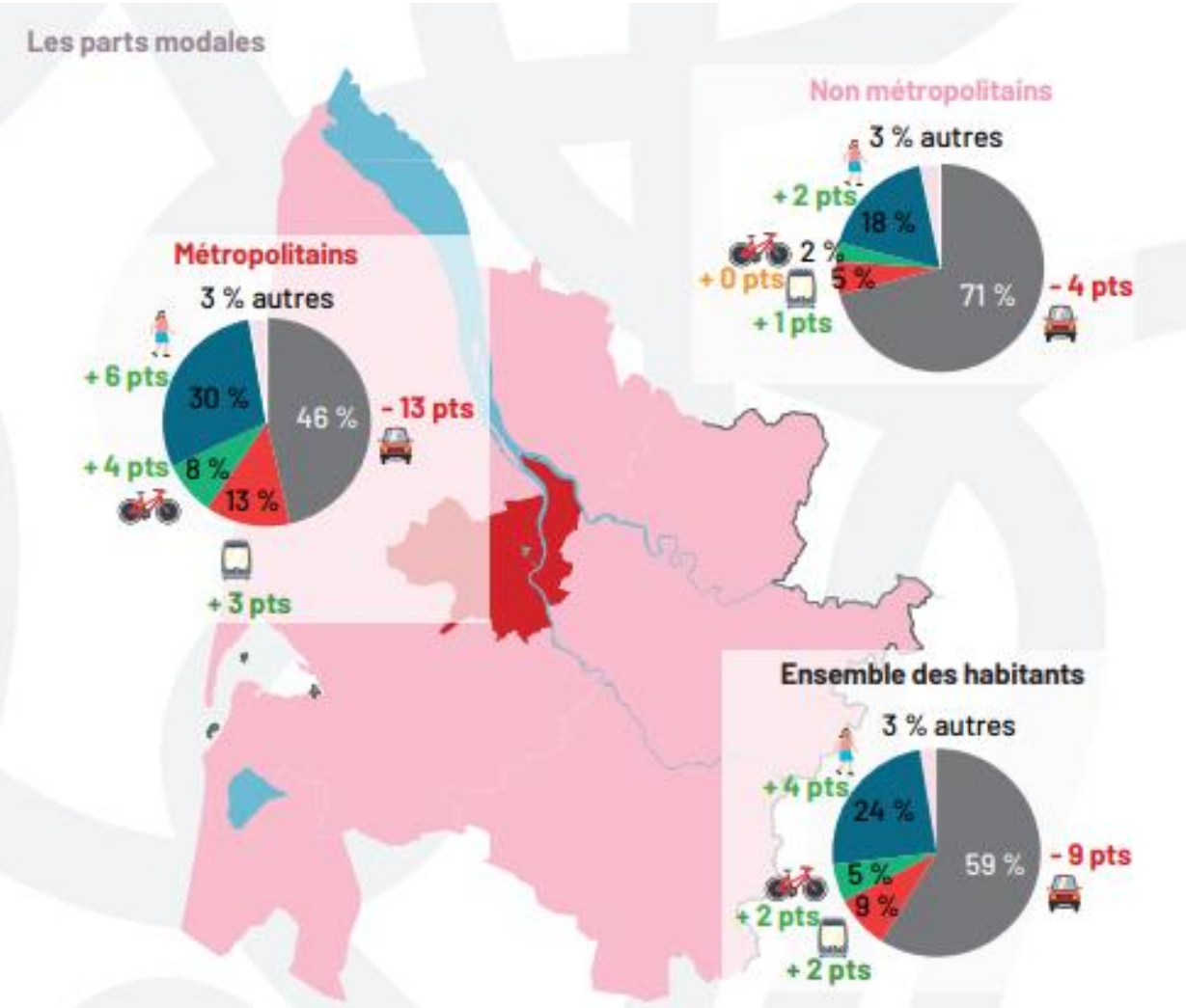
ÉMISSIONS DE GES DES MODES DE TRANSPORT

En millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq)



Champ : France métropolitaine + outre-mer inclus dans l'UE (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, avril 2024, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2023

Les déplacements quotidiens des ménages = ~24% des GES nationaux



Évolution du nombre de déplacements

	Métropolitains	Non métropolitains
	nb. de dépl en 2021	évol. 2009-2021
Voiture	1 214 000	-20 %
Transports en commun	343 000	+28 %
Bicyclette	212 000	+124 %
Marche	773 000	+29 %
Autre	70 000	-14 %

	Non métropolitains	évol. 2009-2021
	nb. de dépl en 2021	évol. 2009-2021
Voiture	1 792 000	-4 %
Transports en commun	124 000	+31 %
Bicyclette	63 000	-4 %
Marche	463 000	+17 %
Autre	82 000	+42 %

Un large recours à la voiture hors métropole → un potentiel captable pour des transports optimisés sur les flux locaux comme interurbains

Les grands enjeux :

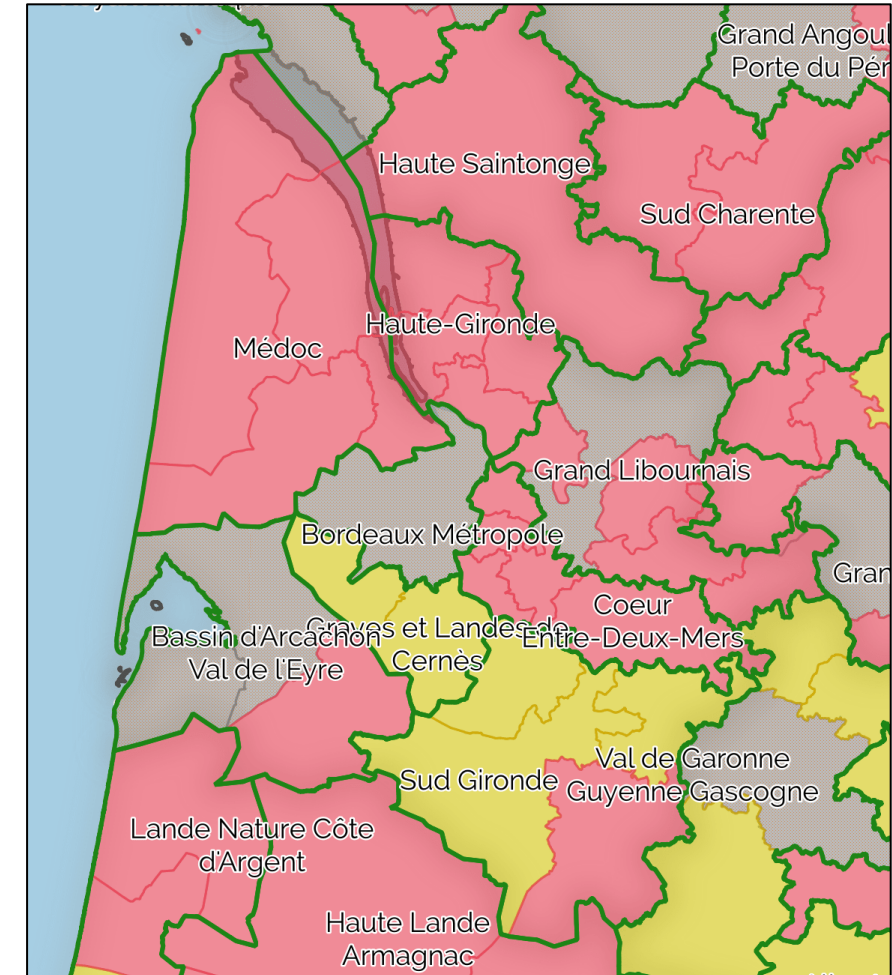
1. Continuer de densifier l'offre en milieu urbains (AOM locales)
2. Mieux connecter les territoires périurbains à la métropole (RNA, CD33, BM, NAM)
3. Offrir des solutions de rabattement sur les corridors structurants (AOM locales, NAM)
4. Développer des services locaux de mobilité en milieu rural (AOM locales)
5. Faciliter l'intermodalité entre ces modes

Avec une problématique: comment mettre en place des offres attractives et concurrentielle à la voiture ?

- Selon quelle gouvernance ?
- Et avec quels financements ?

Il ne s'agit là que d'une partie des leviers à activer, la réduction de l'empreinte de nos déplacements passe également par:

- Le développement des infrastructures douces, covoiturage, les parcs relais, pôles d'échanges multimodaux...
- Une meilleure articulation entre urbanisme et offres de transport (densification autour des arrêts, implantation des activités, démobilité...)



Prise de Compétence (1er Juillet 2021)

- AOM historiques (28)
- CdC AOM (34)
- CC non AOM (92)

Utiliser les offres de transport desservant un territoire **génère une chaîne de 3 déplacements** plus complexe qu'un déplacement avec un véhicule personnel, mais il présente l'avantage de gagner du temps ou d'en perdre peu, de mettre ce temps au profit d'une activité productive ou de repos, en plus d'être financièrement économe face aux coûts des voitures.

Pour que les offres de transport soient d'avantage privilégiées dans les choix d'un déplacement, il faut réunir toutes les conditions pour **créer un parcours fluide, simple et coordonné**.

Faciliter le rabattement par du service:

- Créer une offre adaptée (ligne de covoiturage, vélo, TAD, autopartage...)

Faciliter le rabattement par l'infrastructure:

- Développer les continuités piétonnes
- Sécurisation par des aménagements propres

Offre de transport « lourd »



Faciliter la diffusion par du service:

- Densifier l'offre urbaine et optimiser les correspondances
- Diversifier les solutions (VLS)

Faciliter la diffusion par l'infrastructure:

- Développer les continuités piétonnes
- Sécurisation par des aménagements propres

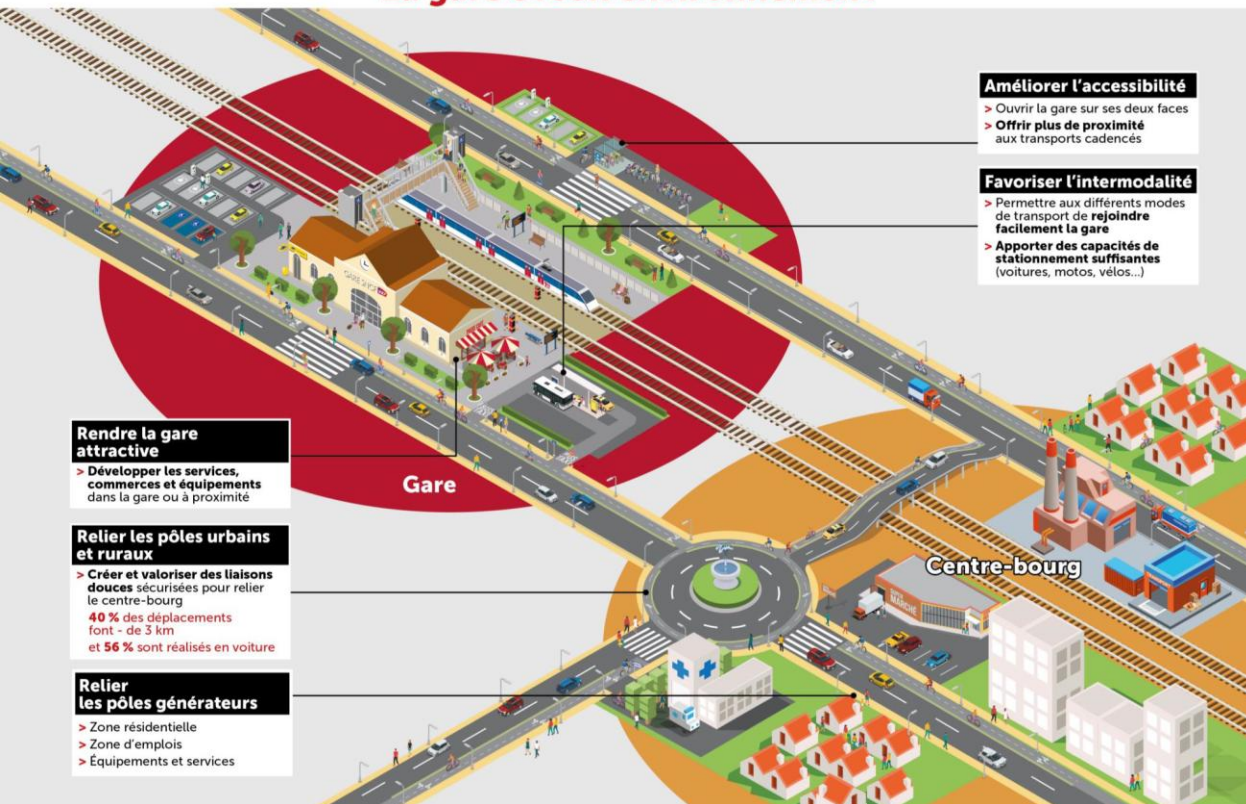
Pôle de rabattement (proximité habitat):

- intermodalité offre légère (ligne de covoiturage, autopartage, location de vélo libre-service, TAD...)
- infrastructures cyclables et piétonnes
- stationnement multimodale et capacitaire (VP, vélo...)
- Mieux baliser les arrêts

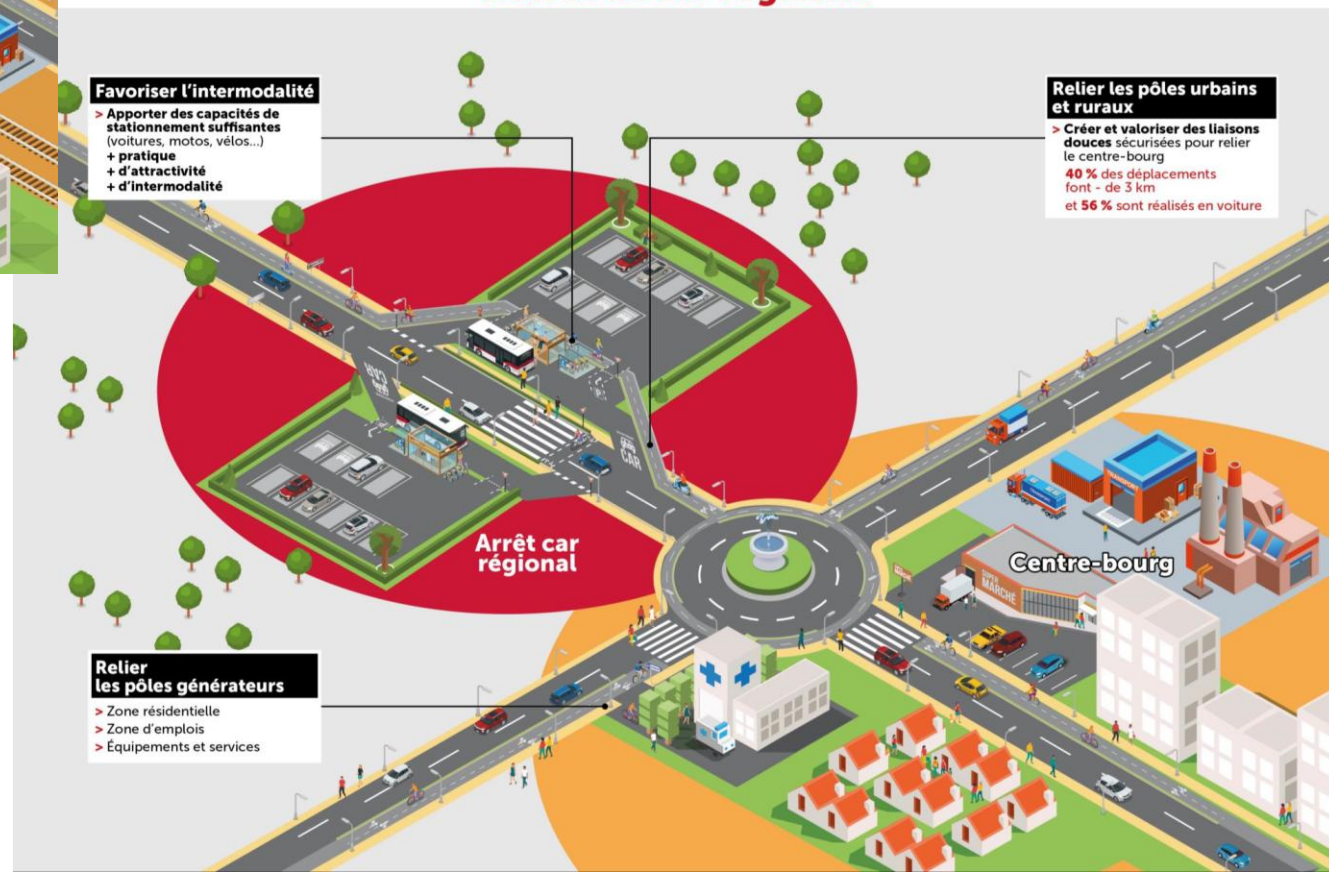
Pôle de diffusion (proximité activités):

- intermodalité réseau urbain
- infrastructures cyclables et piétonnes
- stationnement vélo
- location de vélo libre-service

La gare et son environnement



L'arrêt de car régional



Mieux connecter les territoires périurbains à la métropole : SERM volet ferroviaire

Une feuille de route actée par Bordeaux Métropole, Région et Département avec pour objectif sur 3 lignes :

- Niveau de fréquence-cible aux 30 minutes
- Lignes diamétrales
- Plage horaires étendues

Cela nécessite des investissements lourds pour adapter les infrastructures à ces augmentations d'offres :

- Travaux d'infrastructures (voies, signalisation, alimentation, AFSB...)
- Adaptation et créations de gares
- Achat de rames

Une offre qui se renforce aux heures de pointe pour maximiser son attractivité. Des effets leviers à développer en matière de tarification (TBM+TER ou abonnements combinés).

Gouvernance:



Mieux connecter les territoires périurbains à la métropole : SERM volet routier



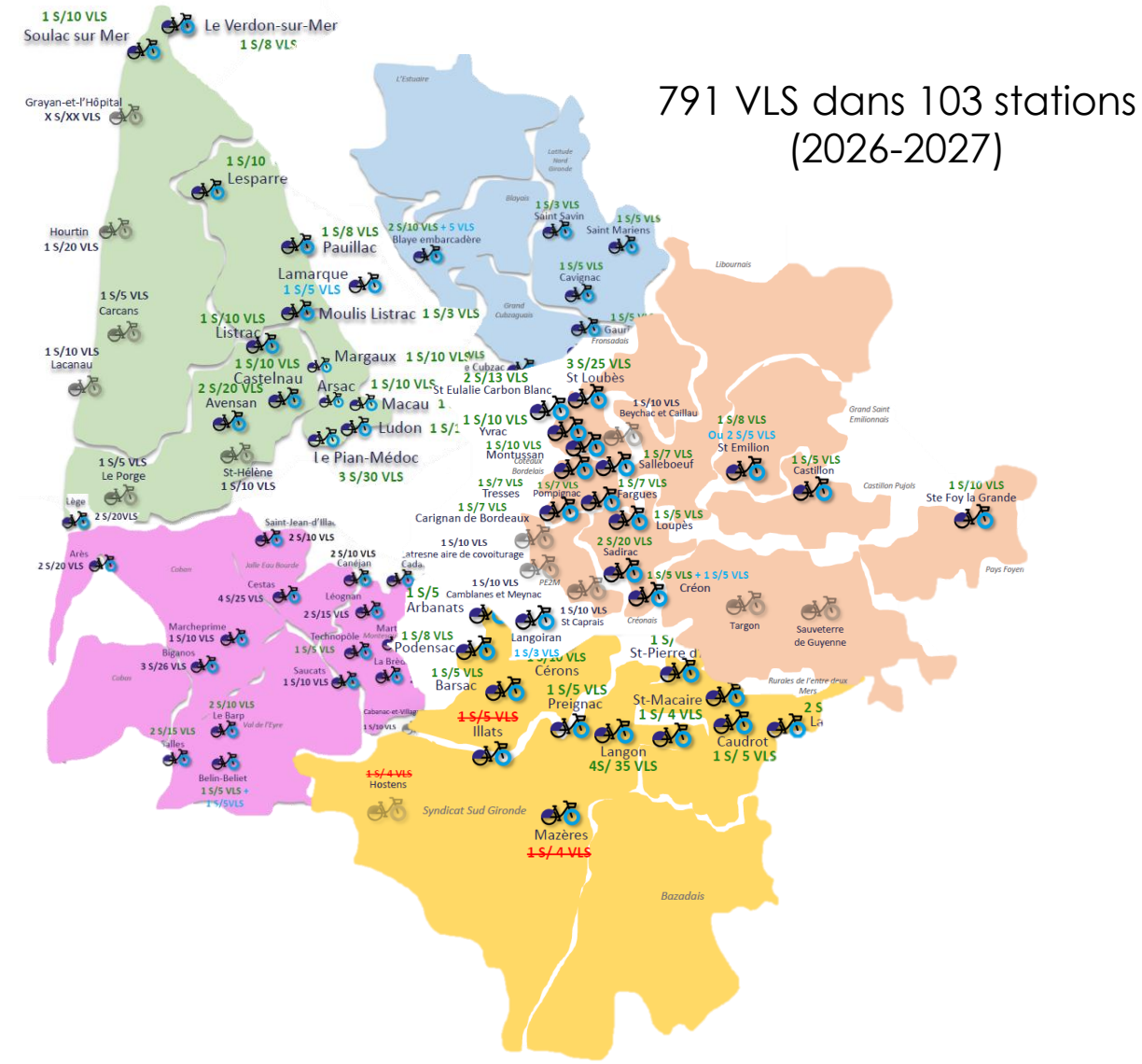
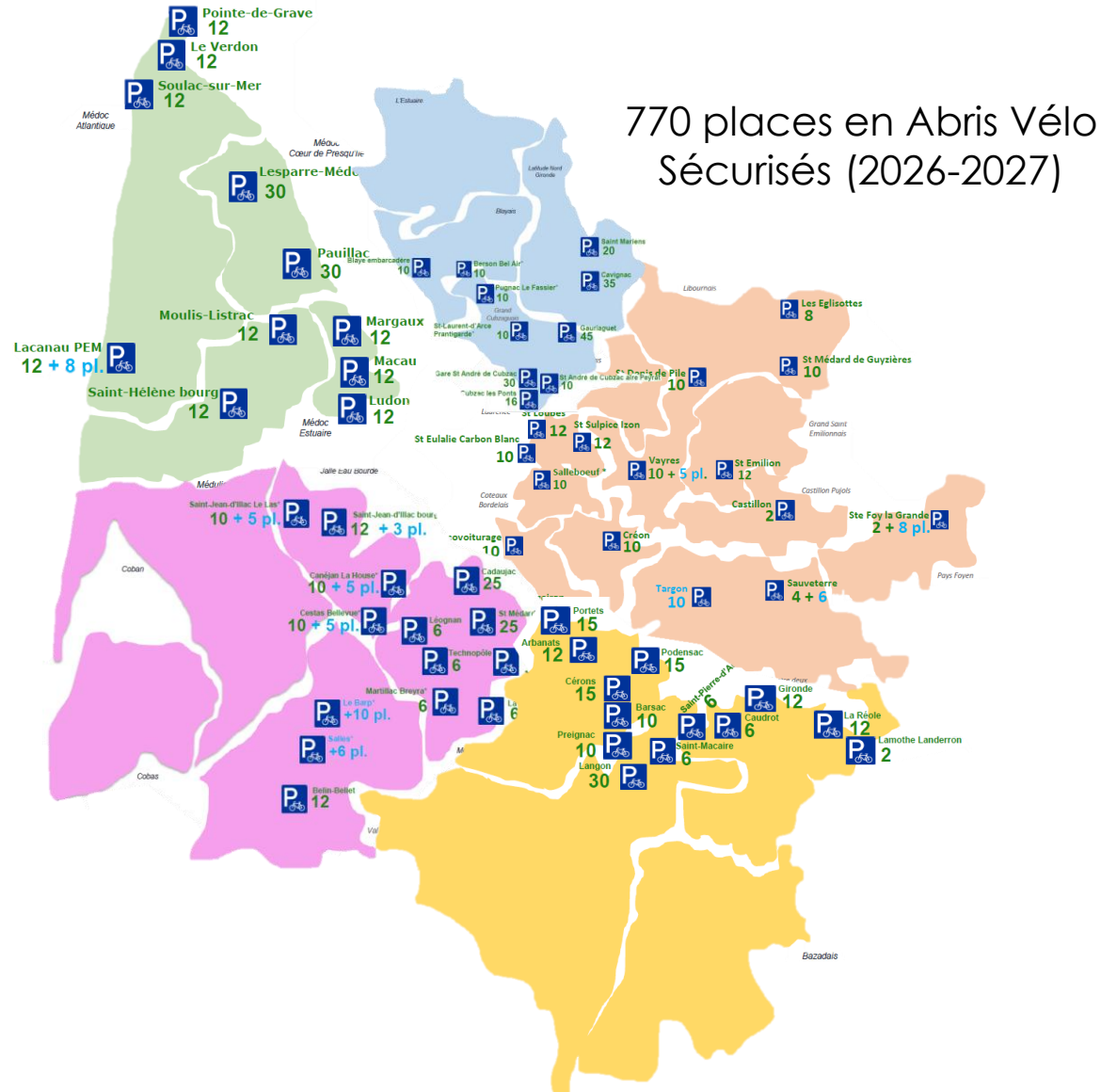
Une feuille de route également définie + Commission locale des mobilités de NAM, avec les principes suivants :

- Développer l'armature des cars régionaux pour en faire des lignes express sur les grands corridors non dotés d'une ligne ferroviaire
- Cadencement horaire, plage horaires étendues, aménagements pérennisant les temps de parcours, pôles d'échanges

Programmation :

- 6 lignes de Cars Express :
 - Créon, Blaye, Nord Bassin, Ceinture Ouest existant
 - Val de l'Eyre, Médoc à venir
- 2 lignes de covoiturage à haut niveau de service sur l'A10 et l'A62

Nouvelle-Aquitaine Mobilités : porte l'implantation de services cyclables hors métropole



[illegible]

- 19 CdC où RNA est compétent avec :
 - 11 TAD
 - 1 navette régulière
 - 1 service d'autopartage
 - En développement : TAD, navettes, service de covoiturage local, autopartage
- 6 CdC compétentes (dont 3 via SM SGM)
 - 8 lignes régulières locales
 - 2 TAD
 - 1 autopartage
 - 2 services de covoiturage

Des clés pour comprendre la mobilité en Gironde

23/02/2026

air

Les pratiques de déplacements des girondins

Principaux résultats de l'emc²

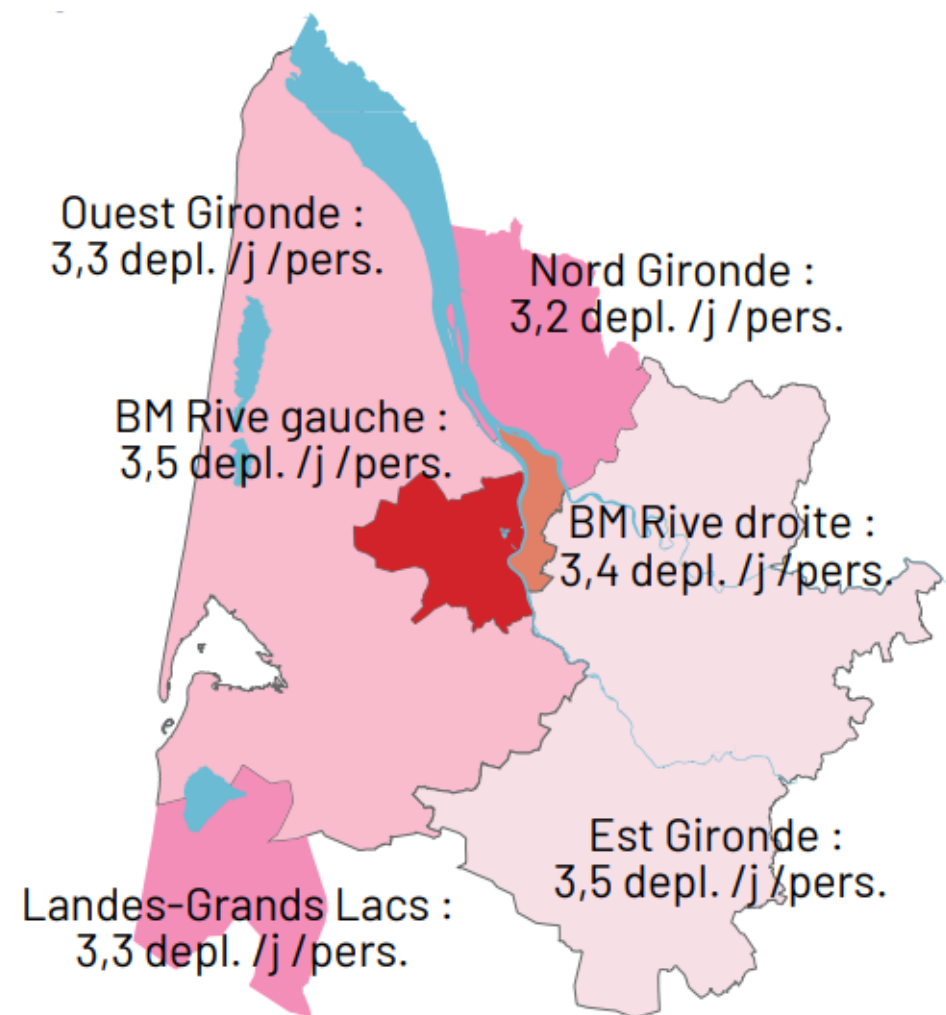


Une augmentation du nombre de déplacements mais une diminution de la mobilité individuelle

Chaque jour, les habitants de la Gironde réalisent

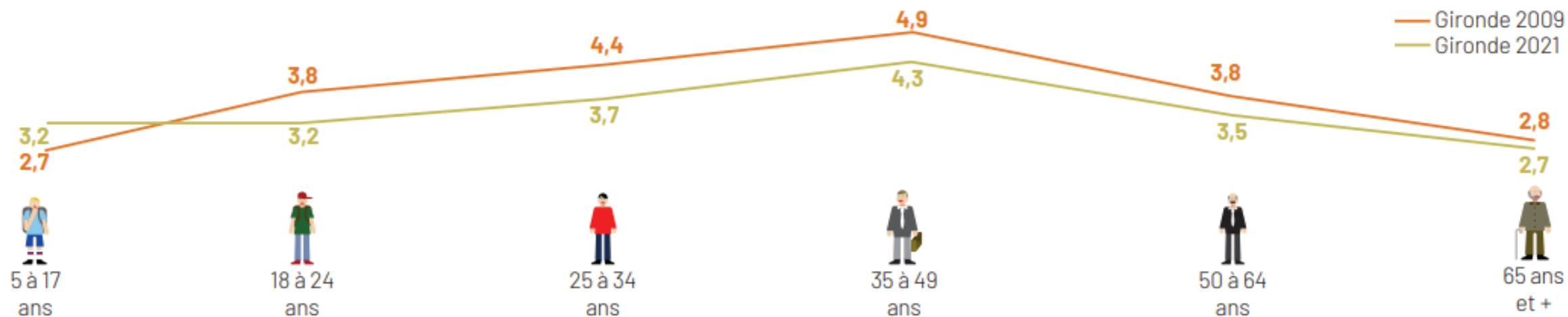
5,1 millions de déplacements (+2,3 %)

3,4 déplacements/jour/pers. (3,9 en 2009)



Qui sont les personnes mobiles ?

Nombre de déplacements quotidiens en fonction de l'âge



Plus on est
diplômé,
plus on est
mobile



Le genre n'a
pas d'influence
notable sur la
mobilité



3,4 / 3,5
déplacements par jour
et par personne

Les métropolitains ont des temps de déplacement quotidiens plus longs mais parcourent moins de kilomètres que les non métropolitains



Métropolitains



**Non
métropolitains**

**Ensemble des
habitants**



**26 km par jour
et par pers.**

**39 km par jour
et par pers.**

**33 km par jour
et par pers.**

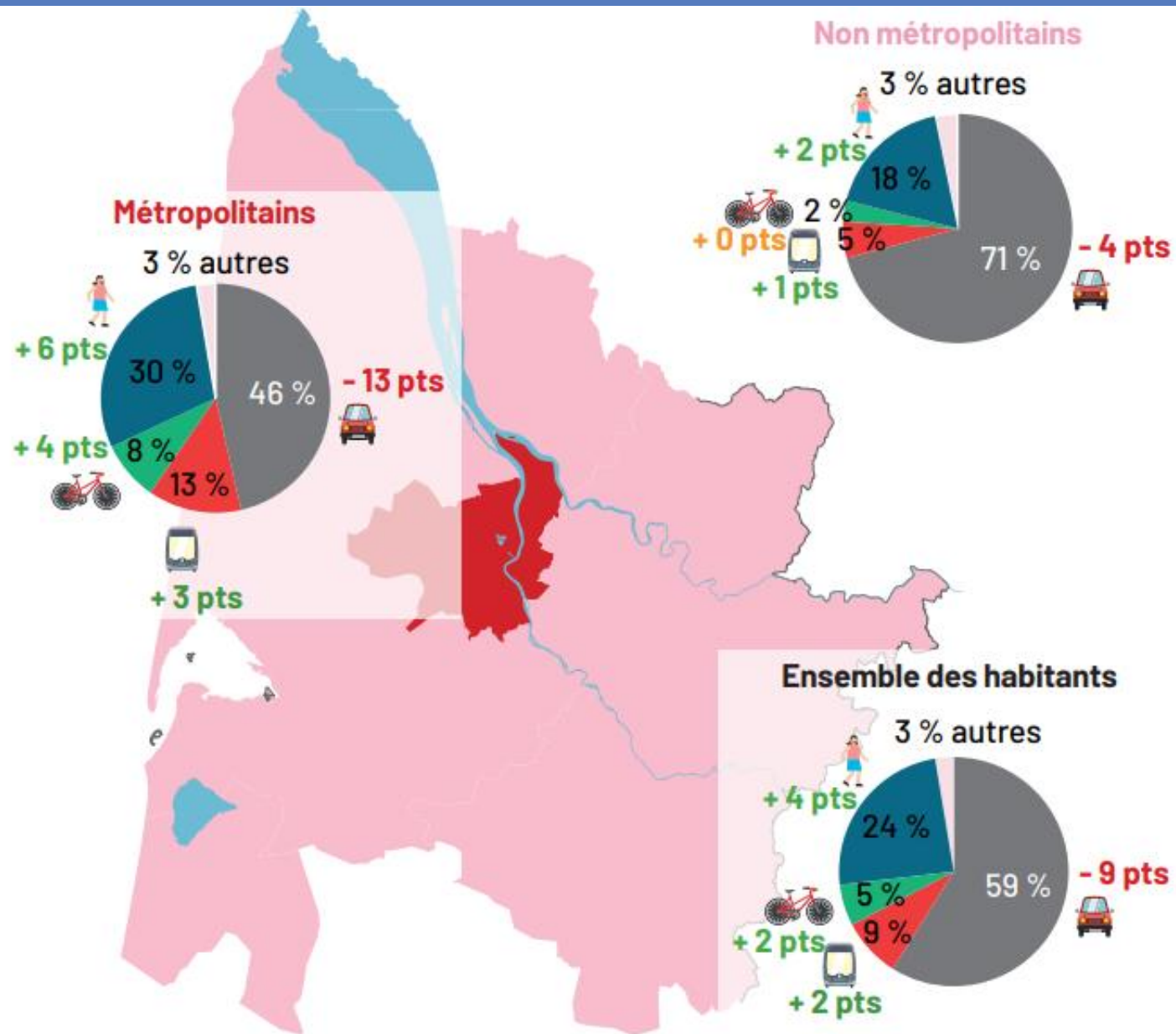


**77 min par jour
et par pers. (stable
par rapport à 2009)**

**69 min par jour
et par pers. (stable
par rapport à 2009)**

**73 min par jour
et par pers. (stable
par rapport à 2009)**

Les parts modales en synthèse

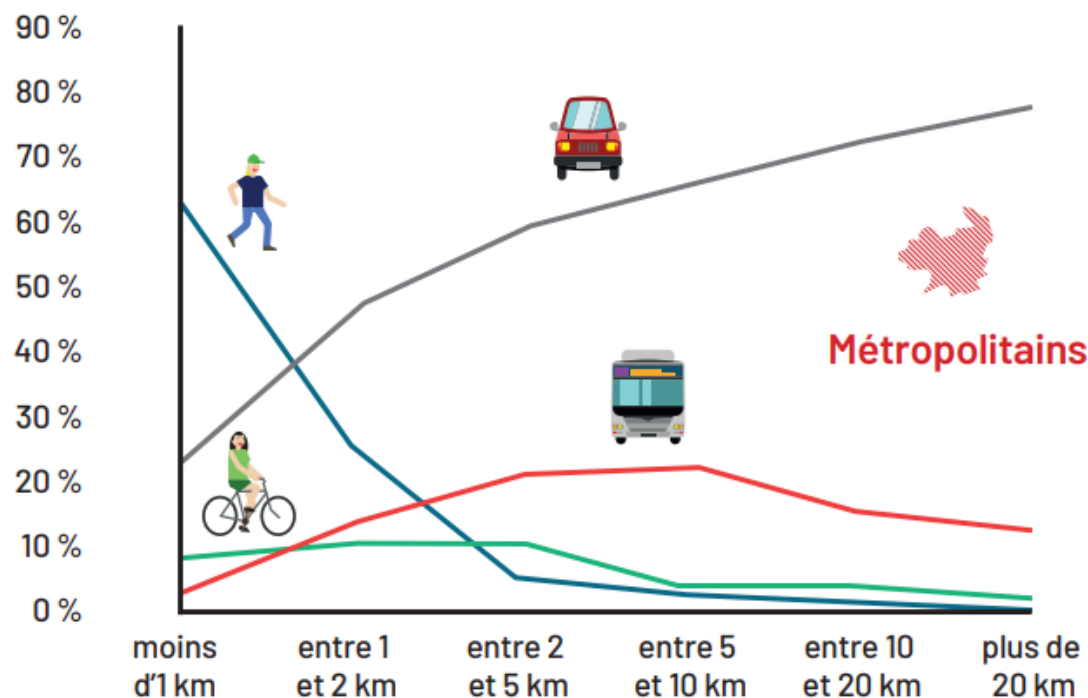


La voiture :
69 % des km parcourus
par les métropolitains,
82 % par les non
métropolitains

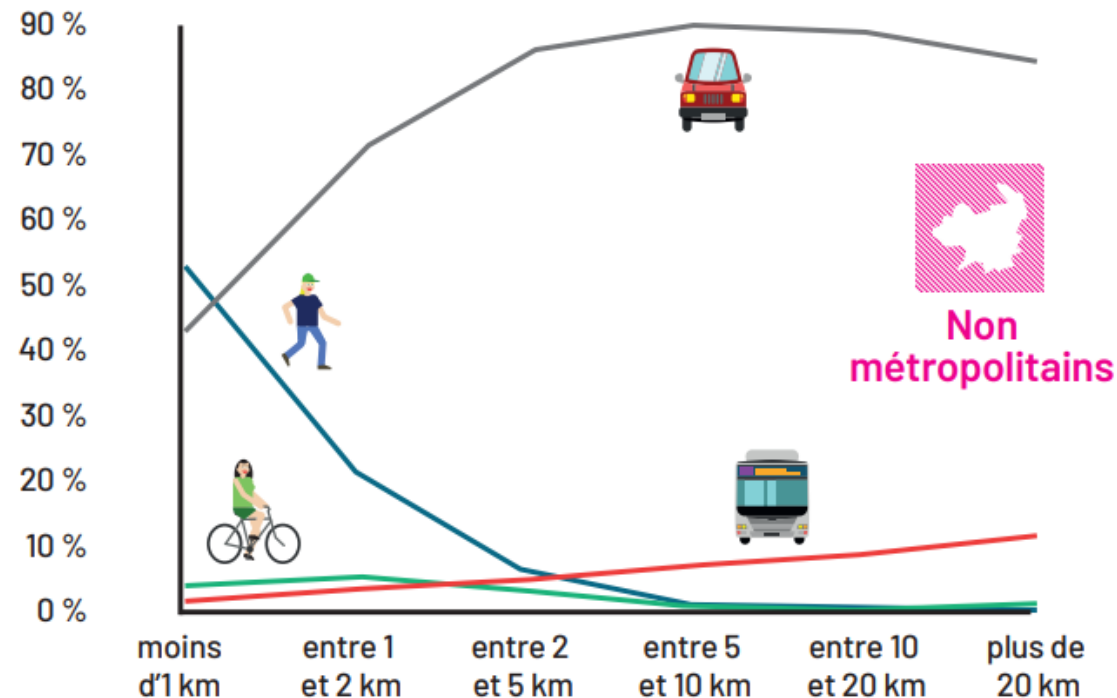


Au-delà d'un kilomètre, la voiture est le mode le plus utilisé

Répartition modale des déplacements des métropolitains selon la distance



Répartition modale des déplacements des non métropolitains selon la distance



Et les autres usages des modes de déplacements ?

Le covoiturage reste stable

1,3 personne par véhicule pour les déplacements des métropolitains comme des non métropolitains (en 2009 et 2021).

1,1 personne par véhicule pour le motif travail en 2021 comme en 2009 (métropolitains et non métropolitains).

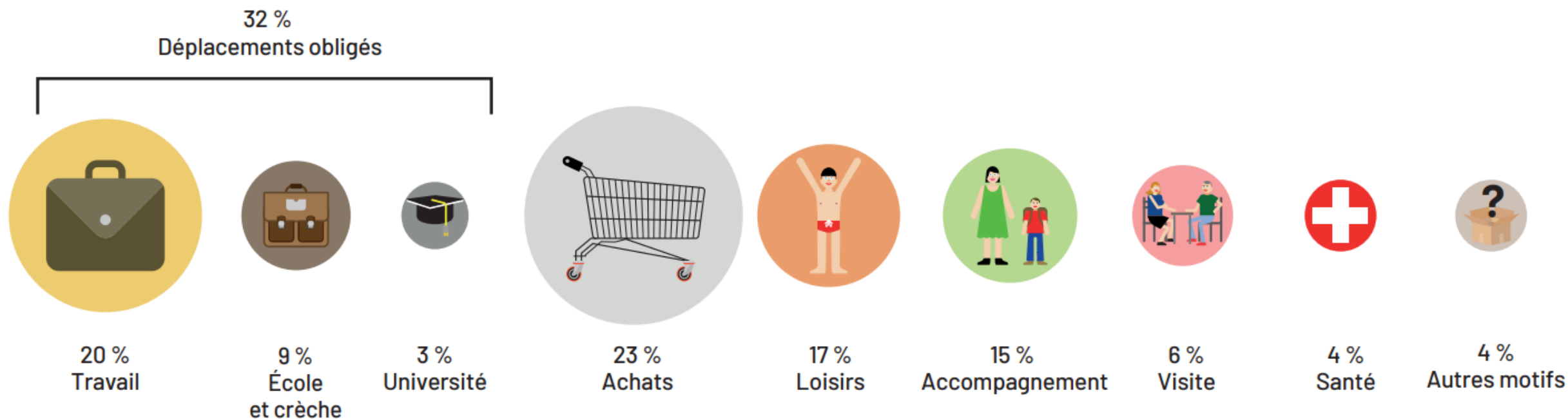
Peu de déplacements intermodaux

3 % des déplacements sont intermodaux c'est-à-dire réalisés via plusieurs modes de transport.

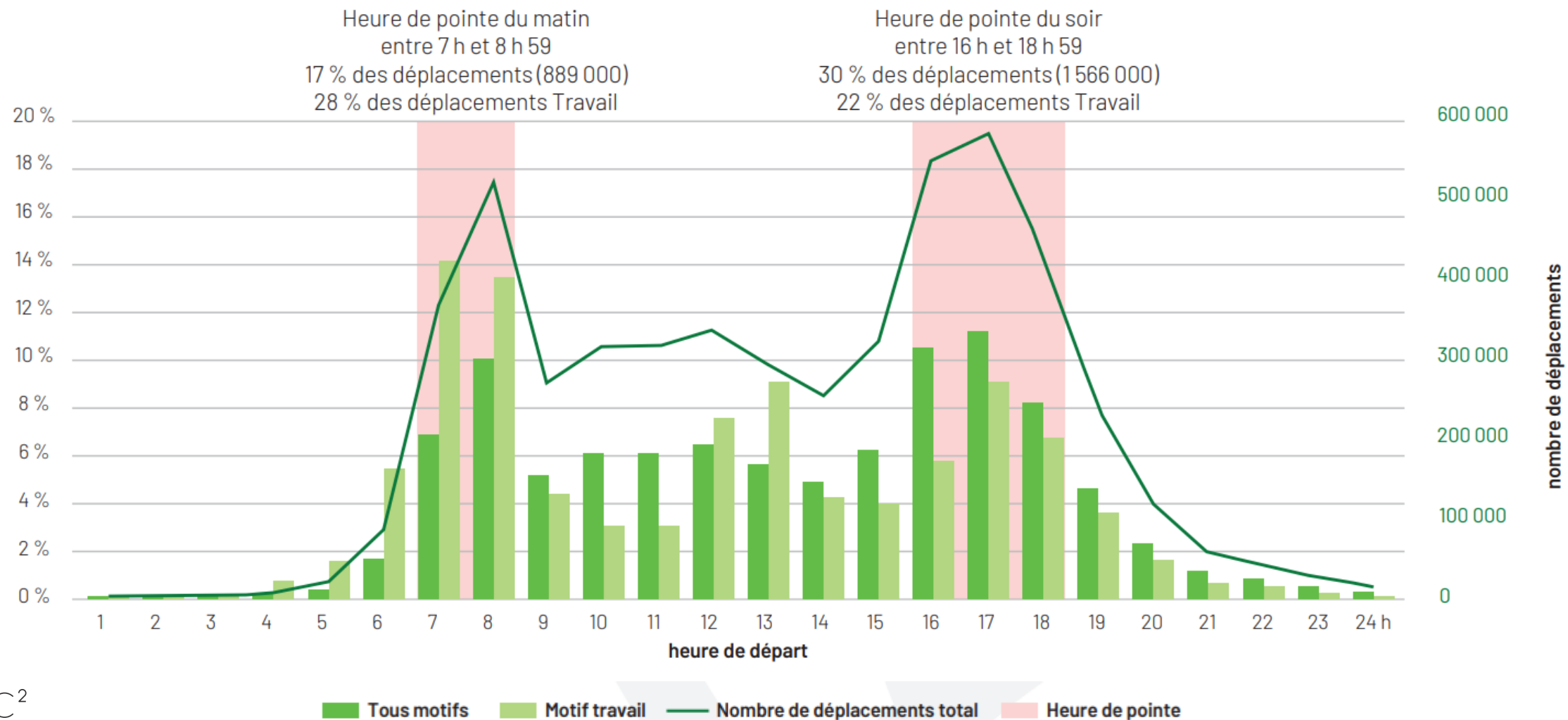
34 % des déplacements en TC sont intermodaux. Ils s'effectuent essentiellement entre TC, les échanges avec la voiture et le vélo étant très marginaux

Les achats : l'activité qui génère le plus de déplacements

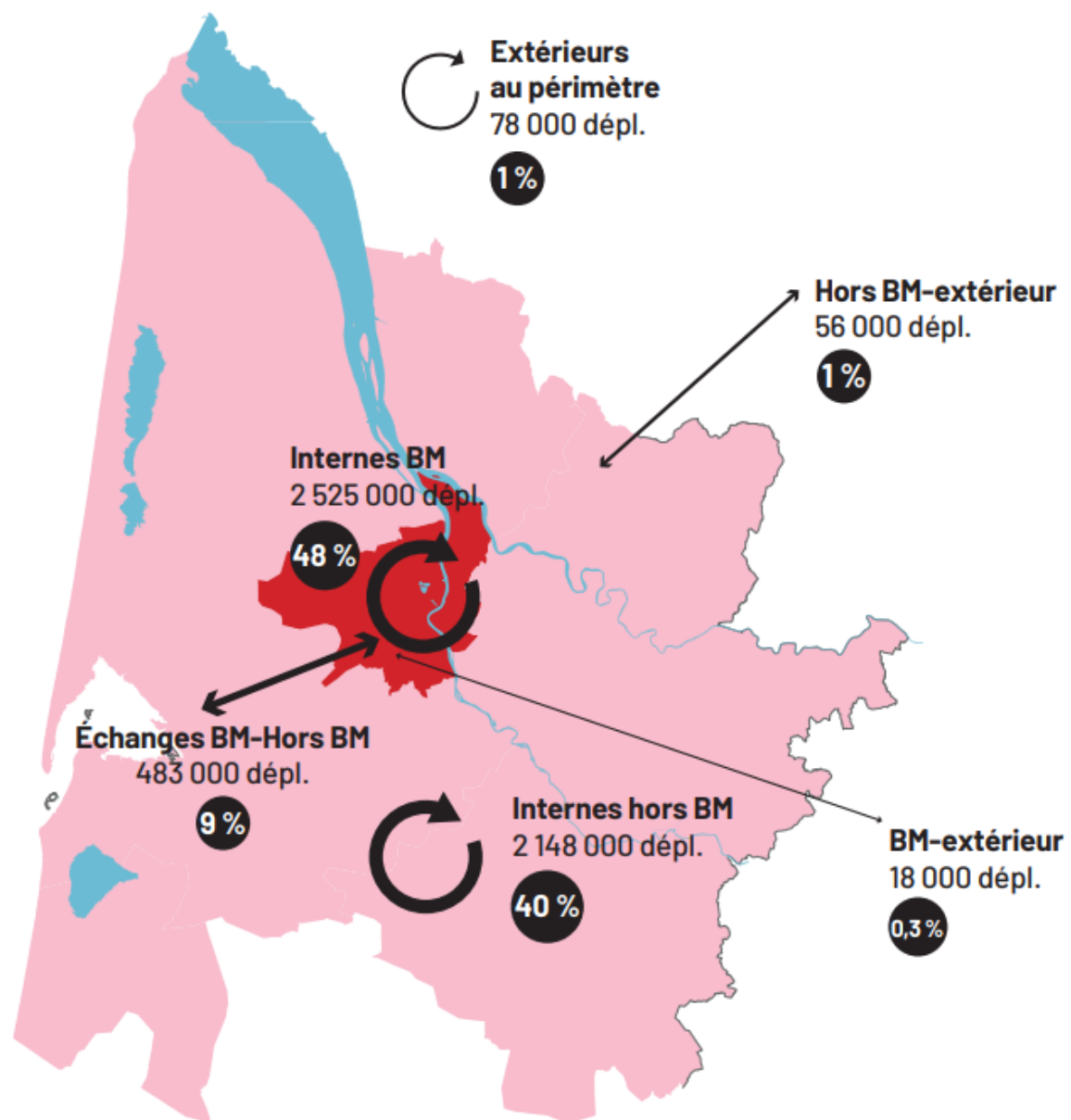
Les activités générant les déplacements



Les rythmes horaires des déplacements perdurent

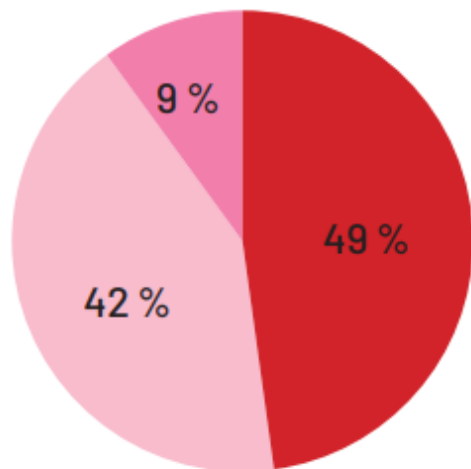


Géographie des flux de déplacements

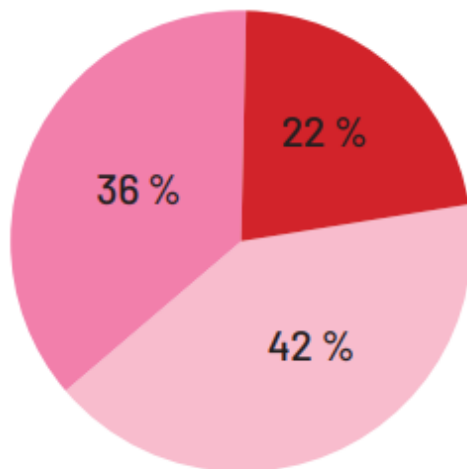


9 % des déplacements génèrent 45 % des émissions de particules

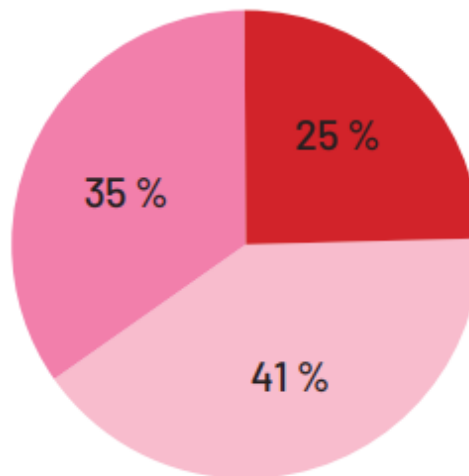
Poids dans l'ensemble des déplacements réalisés au sein de la zone d'étude



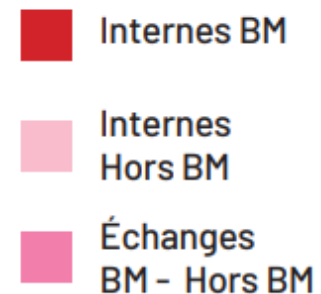
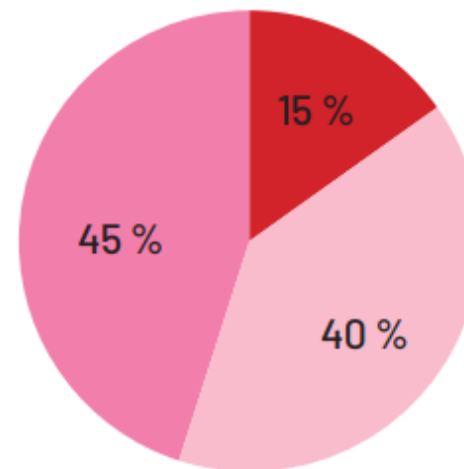
Poids dans l'ensemble des km parcourus



Gaz à effet de serre générés

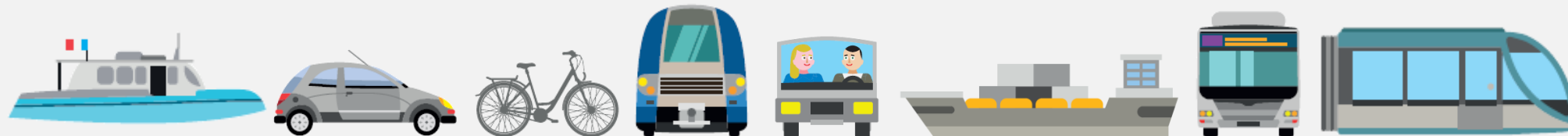


Particules émises



Chiffres clés de la mobilité en Gironde

Édition 2025



Chiffres clés

Les transports collectifs : année record pour les transports urbains

Réseau TBM

72,7 millions de voyages en **tram** (+7 % en 2024)

- 20 % de plus qu'en 2019

39,2 millions de voyages en **bus** (+5 % en 2024)

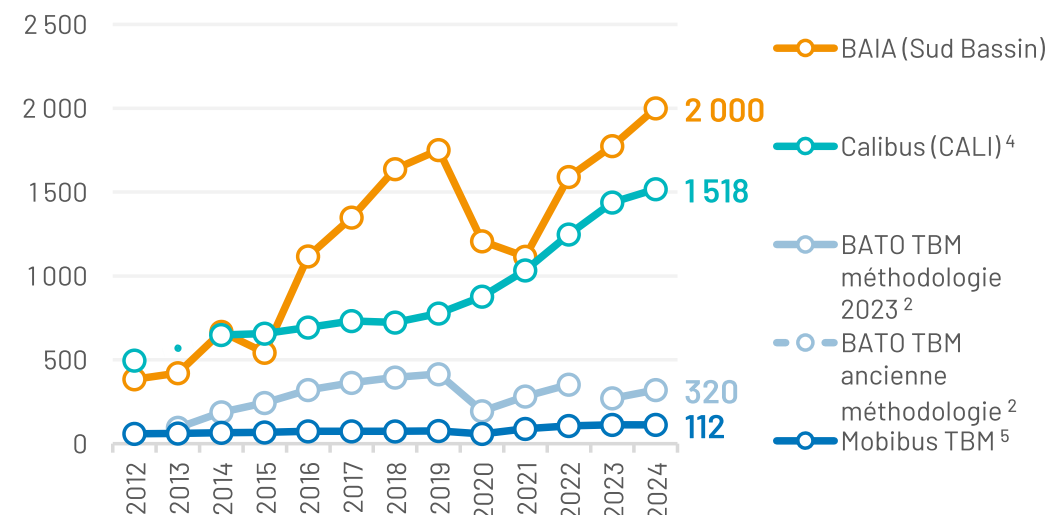
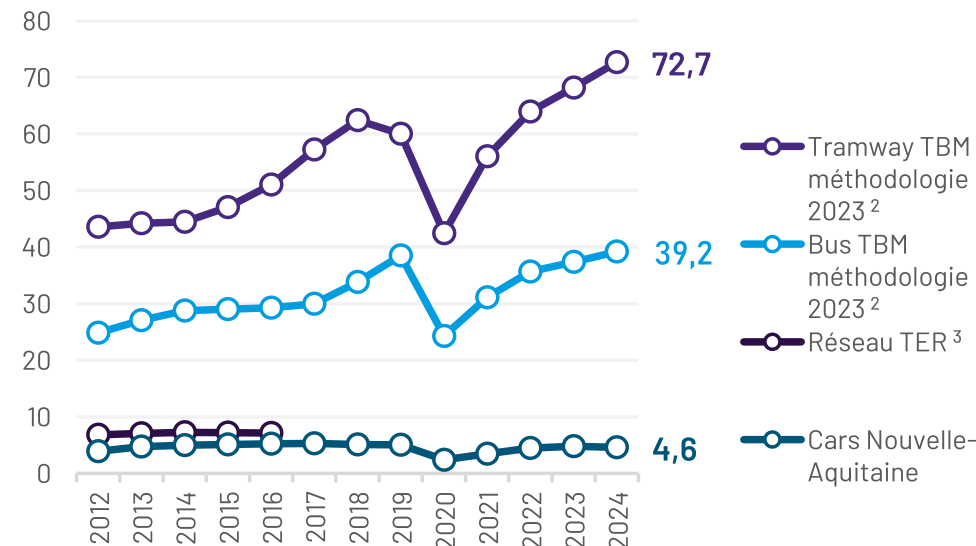
- Au-dessus du niveau de 2019
- Une augmentation portée notamment par la restructuration du réseau bus à la rentrée 2023

3,3 voyages par kilomètre commercial sur le réseau tram/bus (stable)

Reste de la Gironde

2 millions de voyages sur le réseau **Baia** (+13 % en 2024)

1,5 millions de voyages sur le réseau **Calibus** (+5 % en 2024)



Les transports collectifs : hausse de la fréquentation des gares

Une hausse soutenue

40 millions de voyageurs dans les gares de Gironde en 2024

- 23 millions pour la gare Saint-Jean (+2 %)

+7 % de fréquentation totale des autres gares girondines en un an

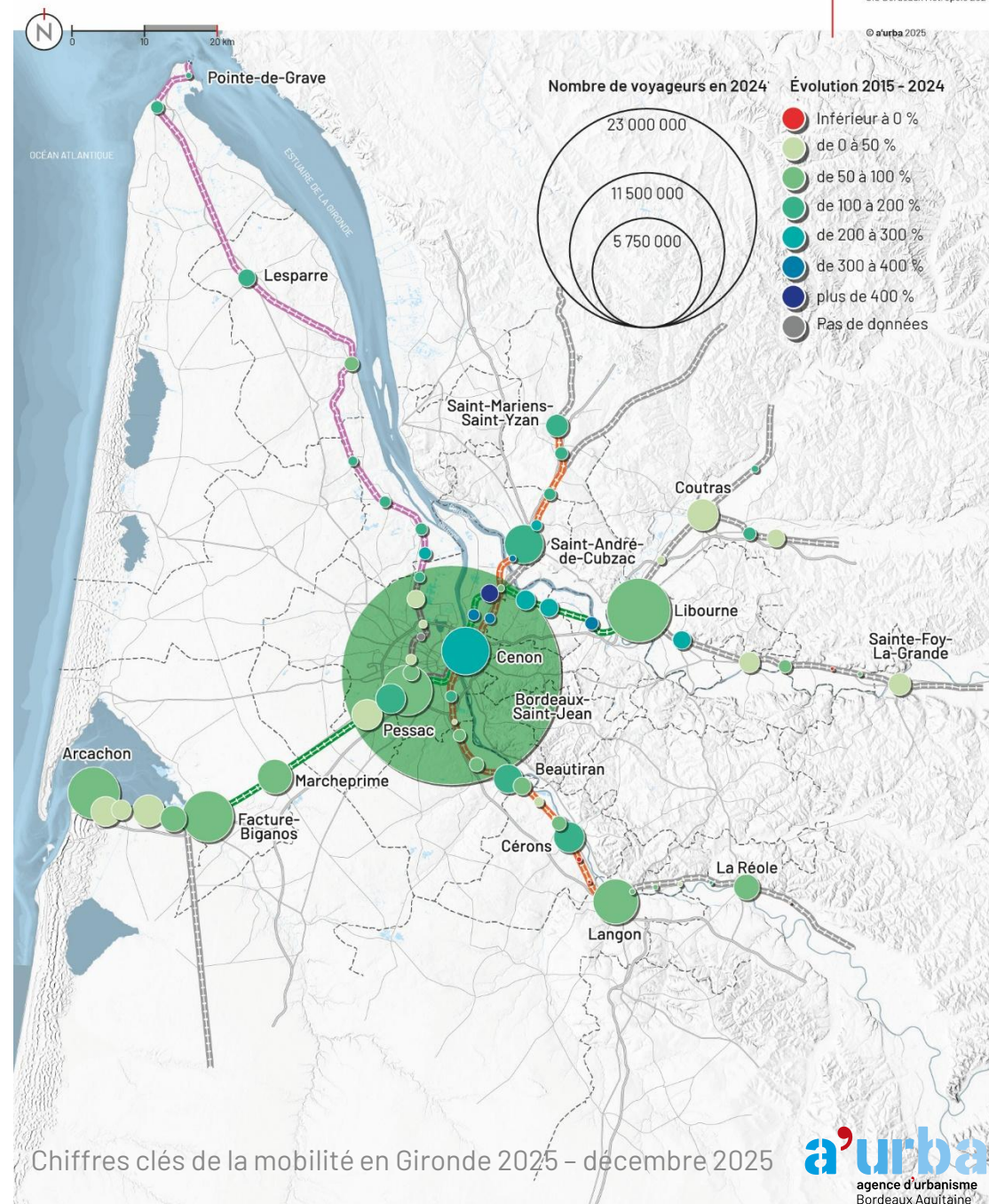
+75 % de fréquentation totale **depuis 2015** (hors Bordeaux Saint-Jean)

- Une hausse notamment très marquée entre Bordeaux et le libournais
Triplement de la fréquentation des gares du corridor depuis 2015

6 gares qui dépassent le million de voyageurs

(Bordeaux Saint-Jean, Libourne, Arcachon, Factice-Biganos, Pessac et Cenon)

Fréquentation des gares en 2024 et évolution depuis 2015



Les transports collectifs : les grandes portes d'entrée

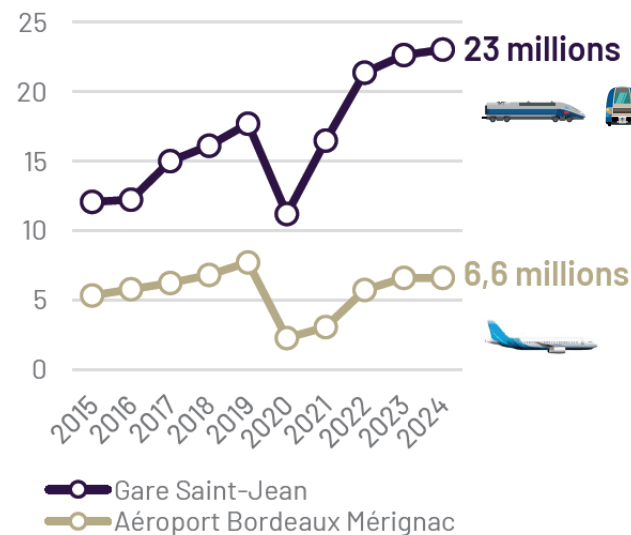
Un plateau atteint pour la fréquentation de l'aéroport,
en dessous du niveau de 2019 ?

6,6 millions de passagers

- **3,5x moins que la gare Saint-Jean**, un écart qui ne cesse de s'accroître
- Retour à l'avant-covid pour la fréquentation des vols internationaux
- **Forte baisse en revanche pour les vols domestiques**
 - la suppression du vol Bordeaux-Orly est très perceptible
 - un report très probable du trafic vers le fer

Évolution comparée de la fréquentation
de l'aéroport Bordeaux Mérignac et de la gare Saint-Jean

En millions de voyageurs



Évolution de la fréquentation de l'aéroport Bordeaux-Mérignac



La voiture : une stabilisation du trafic

Une amorce de baisse sur les voies d'accès à la métropole

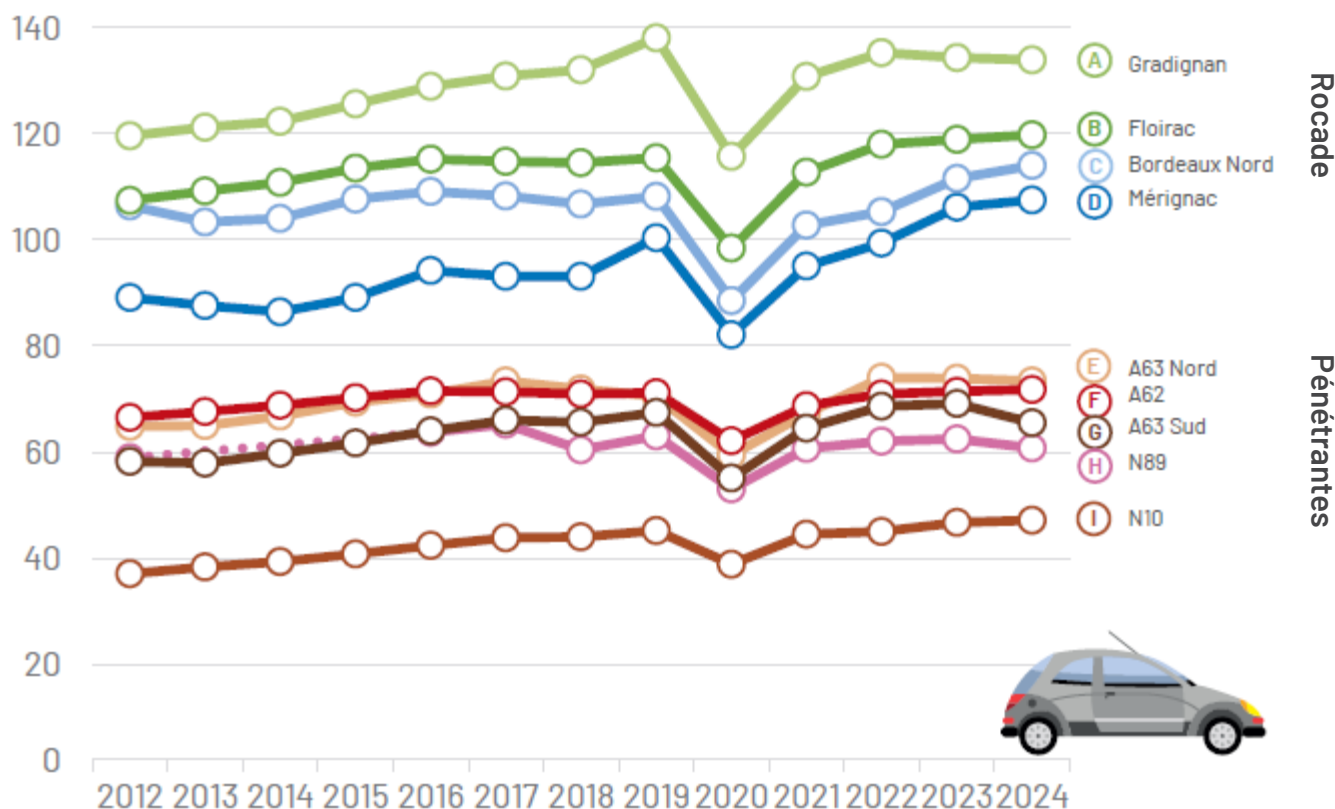
- Les baisses les plus marquées sur la N89 et l'A63 au sud.

Très légère hausse sur la rocade

- Poursuite de la croissance des dernières années, sur un rythme très ralenti, principalement au nord-ouest, là où ont été réalisés les travaux d'élargissement
- Trafic le plus important : Gradignan (TMJA = 134 000 v/j)

Évolution du trafic routier des véhicules légers sur la rocade et les pénétrantes autoroutières et nationales (véhicules / jour)

En milliers de véhicules



La voiture : le parc automobile girondin

Évolution globale du parc en stock

1 million de voitures en Gironde

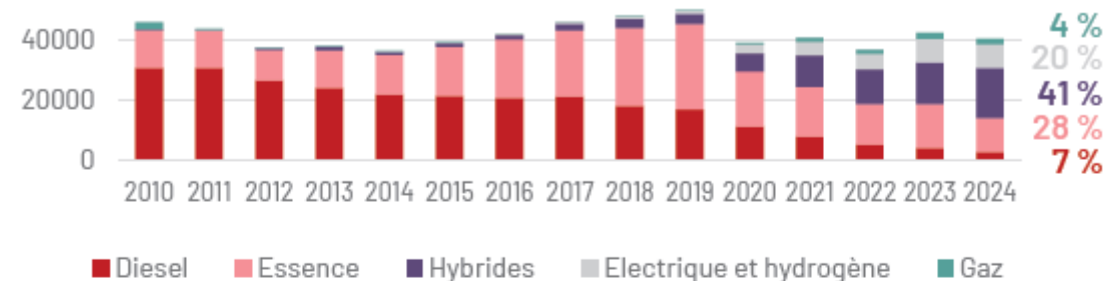
59 véhicules pour 100 girondins

Un renouvellement vers des véhicules plus récents

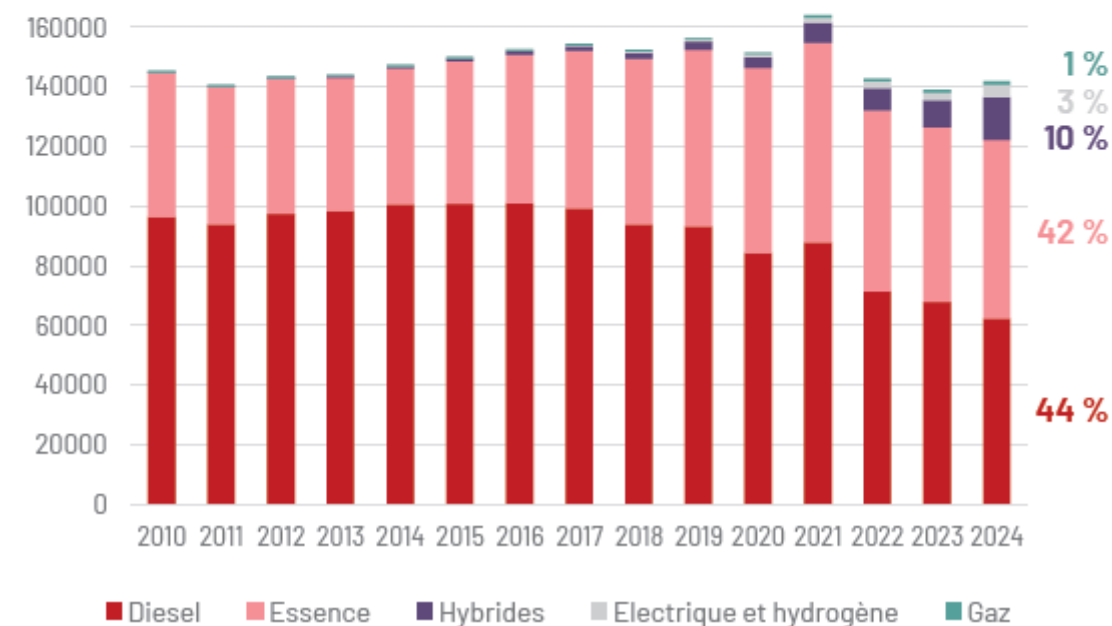
35 % seulement : la part de véhicules exclusivement thermiques dans les ventes de véhicules neufs en 2024

Près de 15 % : la part des véhicules hybrides, gaz, électrique, hydrogène sur le marché de l'occasion

Évolution des ventes de voitures neuves en Gironde selon la motorisation



Évolution des ventes de voitures d'occasion en Gironde selon la motorisation



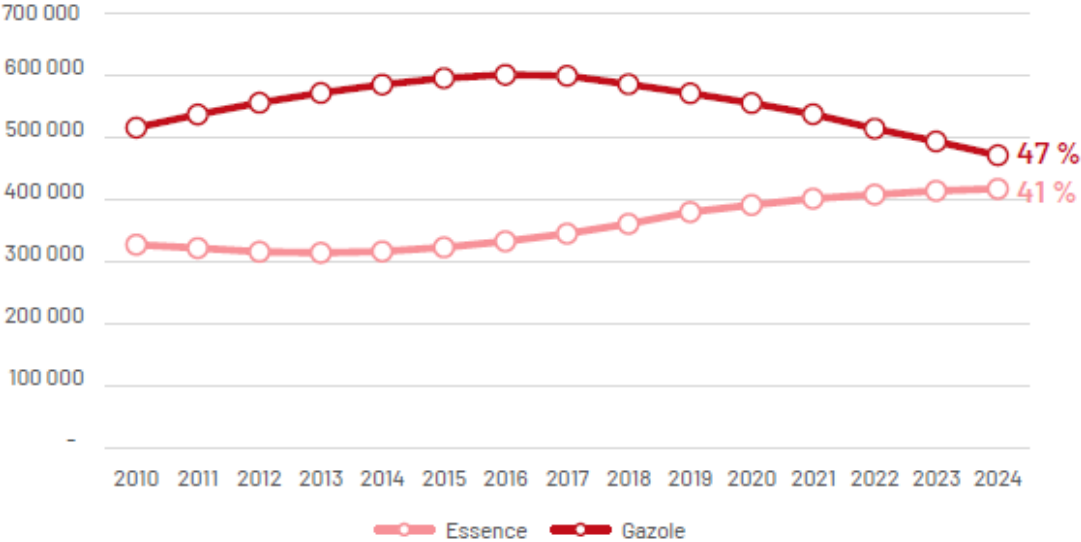
La voiture : le parc automobile girondin

Évolution globale du parc total selon la motorisation

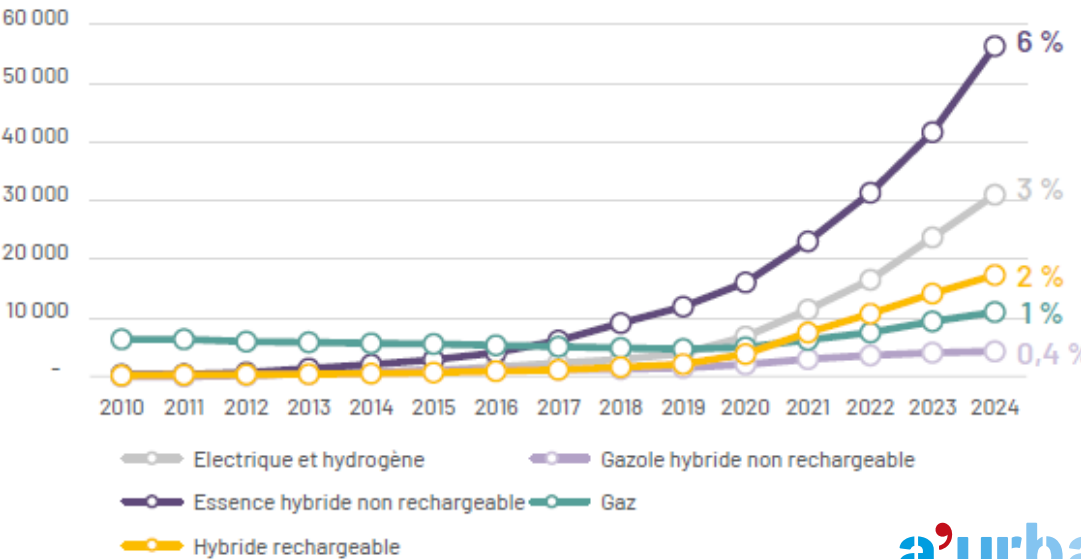
47 % de véhicules diesel dans le parc girondin

12 % la part de motorisation alternative dans le parc girondin

Répartition du parc total de véhicules particuliers en Gironde par motorisation (essence et gazole)



Répartition du parc total de véhicules particuliers en Gironde par motorisation (autres sources d'énergie)



La qualité de l'air : on respire de mieux en mieux

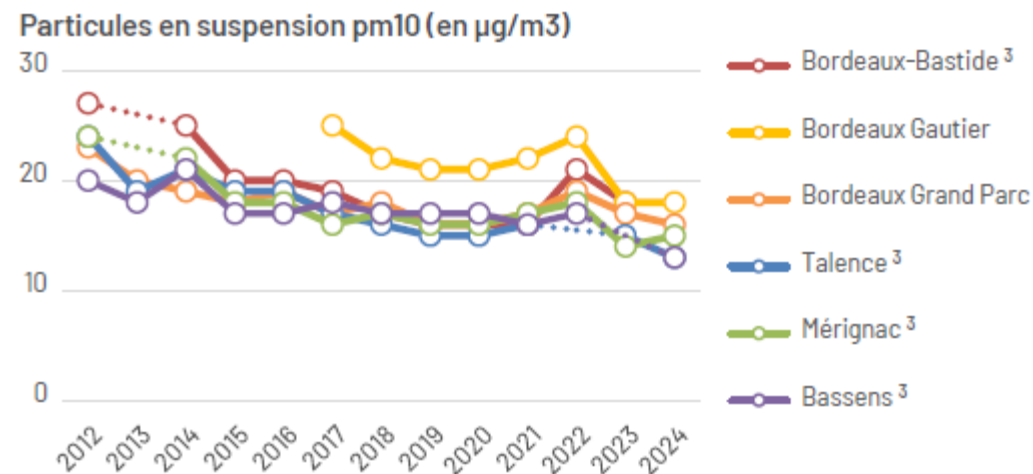
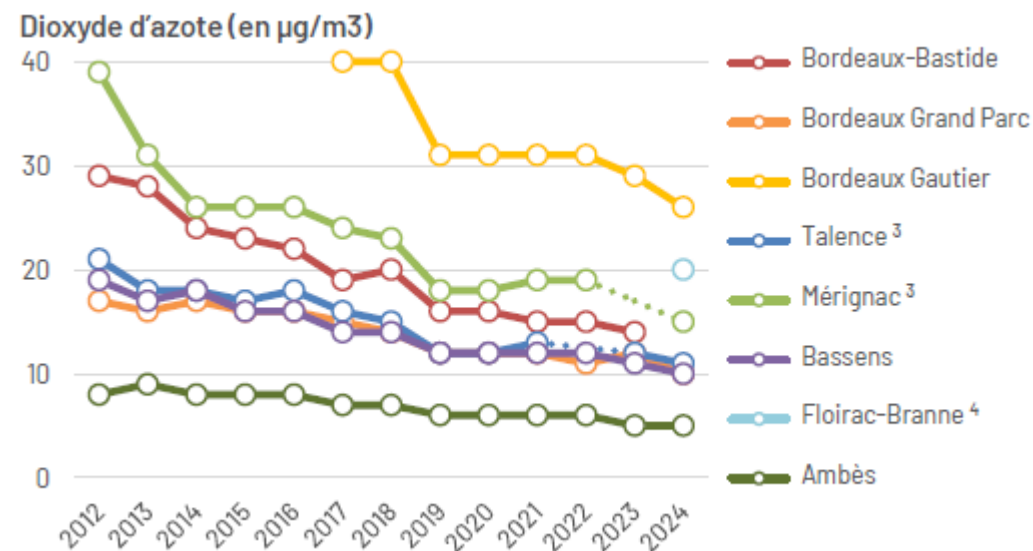
**Une tendance à la baisse des concentrations
en dioxyde d'azote et particules fines qui se poursuit**

-7 % des concentrations en dioxyde d'azote mesurées

- Une forte baisse qui se poursuit après un plateau de plusieurs années.

-5 % des concentrations en particules fines PM10

- Après une forte baisse en 2023, qui sans être dans les mêmes proportions se confirme en 2024.



Un bilan plutôt positif

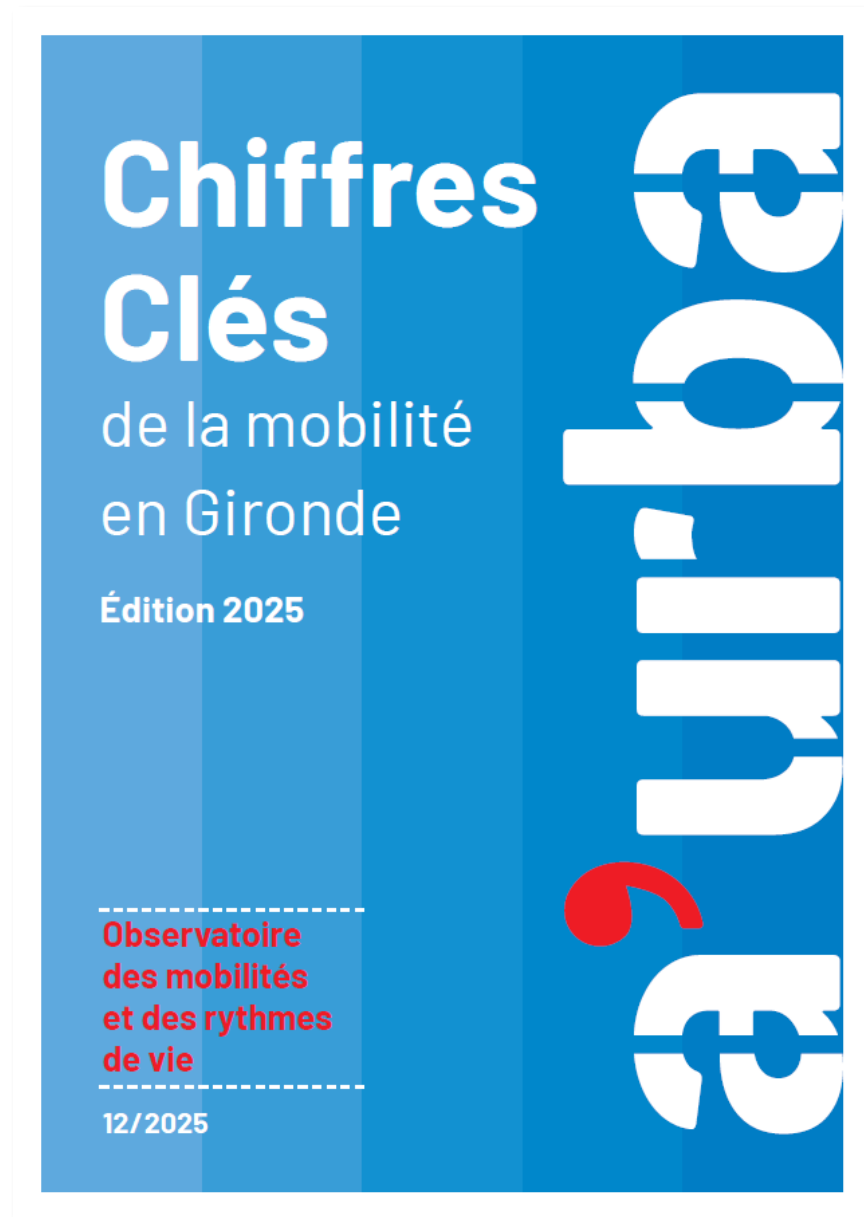
Des indicateurs globalement tous dans le vert

- Forte croissance des TC urbains et du train
- Forte croissance du covoiturage mais une pratique toujours très minoritaire
- Renouvellement du parc automobile girondin vers des motorisations moins polluantes
- Amélioration durable de la qualité de l'air

Mais un rythme qui va devoir s'accélérer pour tenir les engagements en matière d'émissions de GES

- Une tendance à la baisse des émissions liées aux transports
- Moins forte que pour les autres secteurs
- Sur un rythme inférieur à la stratégie fixée par le SRADDET

À paraître :



Sources et liens utiles

- [Les Enquêtes Mobilité EMC² | Connaissance, modélisation et évaluation de la mobilité | Cerema](#)
- Les résultats de l'Enquête Mobilité Gironde 2021 : <https://www.aurba.org/productions/les-pratiques-de-deplacements-des-girondins/>
- Les publications de l'observatoire de la mobilité et des rythmes de vie : <https://www.aurba.org/themes/observatoire-des-mobilites-et-des-rythmes-de-vie/>