



**LOGEMENT
ET MOBILITÉ**

DEUX LEVIERS
POUR L'EMPLOI
EN GIRONDE

Juillet 2025

L'Institut Enterritoires est le lieu d'études, de réflexions collectives et de propositions autour des grands enjeux des territoires. Tiers de confiance, il réunit et anime une communauté de décideurs de différents horizons, tous attachés à la dynamique des territoires et acteurs de leur développement : entreprises, collectivités, institutions, associations, syndicats, monde académique, chercheurs, think tanks, etc.

Notre ambition est d'accompagner les territoires français dans les défis majeurs des 20 prochaines années et de contribuer à leur développement et à leur transformation durable. En travaillant au plus près des enjeux : en territoires, avec ceux qui y vivent et les construisent chaque jour, dans toute leur diversité. Avec cette richesse et cette complémentarité des expériences et points de vue réunis, pour apporter des propositions concrètes aux enjeux de développement des territoires.

Une mobilisation collective pour répondre aux défis du logement et de la mobilité en Gironde

Territoire dynamique, la métropole de Bordeaux concentre les fonctions métropolitaines, les pôles d'innovation, les bassins d'emploi et les flux résidentiels d'une grande partie de la Gironde. Ce rayonnement alimente l'attractivité de la métropole et, plus largement, du département tout entier. Mais il s'accompagne de déséquilibres croissants : tension sur le foncier, pression sur le logement, saturation des mobilités. Ces réalités interrogent la capacité du territoire à maintenir un bon équilibre entre développement, qualité de vie et cohésion sociale. Elles appellent une mobilisation collective pour repenser les conditions d'accès au logement et aux mobilités, et renforcer les liens entre bassins de vie et d'emploi.

C'est à partir de ce constat qu'a été lancée notre démarche collective sur les enjeux de logement et de mobilité en Gironde. Son ambition : croiser les regards d'acteurs publics, privés, associatifs et académiques pour mieux comprendre les blocages, identifier les zones de tension et formuler des propositions concrètes, au plus près des réalités du terrain. Cette dynamique s'appuie sur une vingtaine d'auditions ciblées et des ateliers collectifs. De plus, une enquête d'opinion a été menée auprès de 600 habitants de la Gironde – dont la moitié résidant dans la métropole – afin de recueillir les perceptions, attentes et priorités des Girondins en matière de logement et de mobilités. Elle a largement nourri les réflexions menées dans le cadre de cette démarche et une présentation exhaustive de ses enseignements est proposée en fin de publication.

Pour porter cette ambition collective, un comité de pilotage a été constitué. Composé de représentants de l'État, d'élus locaux, d'acteurs du logement, des mobilités, de l'emploi, du monde académique, d'entreprises implantées

en Gironde et de leur organisation représentative, il réunit une pluralité de regards et de responsabilités. Il a accompagné la démarche à chaque étape, en fixant les grandes orientations, en assurant la cohérence des travaux, et en contribuant à faire dialoguer différents points de vue.

Le choix d'un périmètre d'analyse centré sur la Gironde s'est rapidement imposé. Ce cadre départemental permet de prendre en compte la diversité des réalités locales, des espaces denses de la métropole aux territoires ruraux, tout en offrant un levier d'action adapté aux dynamiques à l'œuvre. Concernant plus spécifiquement le logement, une attention particulière a été portée à la diagonale reliant le Bassin d'Arcachon à Libourne en passant par la métropole bordelaise, qui concentre certaines des tensions les plus visibles. Mais d'autres secteurs girondins sont également confrontés à des difficultés, qu'il s'agisse d'un manque d'offre, d'une inadaptation aux publics jeunes ou d'un déséquilibre entre emplois et logements.

Enfin, si l'analyse des constats constitue une étape nécessaire, la vocation première de cette démarche est d'ouvrir des pistes de recommandations. Sans prétendre à l'exhaustivité, elle s'est attachée à faire émerger des leviers concrets, activables à court ou moyen terme, en s'appuyant sur l'expérience des acteurs de terrain et la complémentarité des expertises. L'objectif n'est donc pas de produire un énième diagnostic, mais de proposer des solutions utiles, réalistes et partagées pour renforcer les conditions d'accès au logement et aux mobilités, et soutenir ainsi la capacité d'accueil, de recrutement et de développement des territoires girondins.

Préface



Mobilité et logement : deux enjeux majeurs au cœur des préoccupations des entreprises girondines, mais aussi de l'économie locale dans son ensemble. Ces problématiques rassemblent, entrepreneurs et collaborateurs autour d'un même constat : il devient urgent d'agir. Dans un département aussi dynamique que la Gironde, la vitalité économique repose autant sur l'ambition entrepreneuriale que sur notre capacité collective à garantir des conditions de vie durables, équilibrées et accessibles pour toutes et tous. Or, aujourd'hui, les tensions croissantes sur le marché du logement et les difficultés de mobilité freinent le développement de nos entreprises, limitent l'accès à l'emploi et nuisent à l'attractivité de notre territoire.

Depuis plusieurs années, le Medef Gironde s'investit sur ces deux sujets essentiels. Car il ne peut y avoir de prospérité économique sans réponses structurelles aux enjeux du logement et des déplacements. C'est un impératif économique, mais aussi social et écologique.

Sur le volet mobilité, notre territoire fait face à deux faiblesses historiques : l'absence d'un

métro, rare pour une métropole de cette taille, et une rocade saturée par des flux quotidiens de poids lourds reliant le sud au nord de l'Europe. Si de nombreux efforts ont été entrepris — développement du tramway, bus express, pistes cyclables, projet de RER métropolitain — les temps de trajet restent trop longs, et l'accessibilité au centre de Bordeaux continue de pénaliser le commerce et les entreprises. Il est indispensable d'engager une réflexion approfondie sur l'utilisation du fleuve, la place nécessaire de la voiture et des véhicules motorisés — de plus en plus décarbonés —, ce qui suppose l'élaboration d'un plan de mobilité intégrant pleinement les enjeux économiques propres à notre territoire.

Côté logement, la situation est tout aussi préoccupante. Partant d'un contexte déjà tendu, nous ne parvenons pas à construire suffisamment pour répondre aux besoins croissants de nos concitoyens. Malgré les actions fortes engagées par les collectivités et par les entreprises via Action Logement, nous devons aller plus loin. Si nous voulons loger dignement et à des prix abordables les étudiants, les familles, ou encore les personnes séparées, il faut construire davantage, notamment en régénérant nos villes sur elles-mêmes.

Il est temps de porter une vision de long terme — à 5, 10, 25 ans — sur ces deux sujets structurants. Il nous faut inventer la Gironde de demain, capable de conjuguer impératif écologique, qualité de vie et dynamisme économique. Notre territoire est magnifique. À nous de faire en sorte qu'il devienne, pour toutes et tous, un lieu de vie idéal avec une économie forte.

Mathias Saura
Président du Medef Gironde

Sommaire

Résumé	7	Reconsidérer les usages du foncier existant	45
Introduction	9		
Panorama des 25 propositions	11		
PARTIE 1			
QUAND L'ATTRACTIVITÉ DE BORDEAUX RECONFIGURE LES DYNAMIQUES GIRONDINES	13	Priorité 3	
Un département partiellement métropolitain	14	Favoriser l'accès au logement	51
Bordeaux, une métropole devenue "trop" attractive ?	16	Mieux piloter l'occupation du parc social pour améliorer l'accès au logement	51
Des bassins d'emplois aux logiques contrastées	17	Favoriser l'accession sociale	52
3 questions à... Simon Dreschel, Président de la Société aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac	21	3 questions à... Jean-Luc Gleyze, Président du département de la Gironde	55
		Priorité 4	
		Mobiliser davantage les entreprises pour lever les freins au logement	57
		Le logement des actifs exige une réponse territorialisée et partenariale	58
		Promouvoir les leviers d'action au sein même des entreprises	61
		3 questions à... Christèle Fontaine Déléguée régionale du Groupe La Poste en Nouvelle-Aquitaine	63
PARTIE 2			
SE LOGER EN GIRONDE : PRODUIRE PLUS, TRANSFORMER L'EXISTANT, COORDONNER LES ACTEURS	23	PARTIE 3	
Priorité 1 :		SE DÉPLACER EN GIRONDE : RÉPONDRE À L'URGENCE, BÂTIR LA COHÉRENCE, PRÉPARER L'AVENIR	65
Construire plus et mieux	27	3 questions à... Pierre Hurmic Maire de Bordeaux	71
Concilier besoin de nouveaux logements et contrainte foncière	27	Priorité 1	
Accélérer la production de logements sociaux et de logements intermédiaires	33	Renforcer la lisibilité et la cohérence des mobilités pour en faciliter l'accès	73
Faire évoluer le cadre réglementaire pour lever certains freins à la construction de logements	38	Un système de transports collectifs parfois perçu comme peu lisible pour les usagers occasionnels et non urbains	73
Priorité 2		Renforcer l'intermodalité au service du quotidien	75
Promouvoir une nouvelle ambition urbanistique de densification urbaine	40		
Densifier le bâti dans un contexte de foncier très tendu	42		
L'acceptabilité sociale de la densification, condition de sa réussite	43		

Le vélo, levier structurant d'une mobilité plus durable	77	à renforcer pour accompagner la transformation durable des mobilités	99
Une dépendance persistante à la voiture, faute d'alternatives crédibles	77		
La rocade bordelaise : une infrastructure stratégique... à réinscrire dans une politique de mobilité globale	79		
Priorité 2			
Mieux connecter les territoires, garantir une mobilité équitable pour tous	84		
Des territoires encore fortement enclavés	84		
Des inégalités territoriales d'accès aux services et à l'emploi	86		
Lignes express routières : deux dynamiques complémentaires	86		
Relancer une dynamique ferroviaire adaptée aux territoires	87		
Priorité 3			
Faire converger urbanisme, emploi et mobilités pour un aménagement durable	89		
Une organisation territoriale encore trop spécialisée et centralisée	89		
Un allongement des distances domicile-travail	91		
Des mobilités à mieux articuler avec l'urbanisme pour gagner en efficacité	94		
Agir sur l'organisation du travail et des temps collectifs	94		
Prendre en compte les infrastructures fluviales et aéroportuaires dans une stratégie multimodale élargie	97		
PARTIE 4			
RENFORCER LA GOUVERNANCE TERRITORIALE POUR ACCOMPAGNER LES DYNAMIQUES DE MOBILITÉ	98		
Une gouvernance éclatée entre multiples acteurs institutionnels	98		
Une coordination des investissements			
		ENQUÊTE	
		LOGEMENT ET MOBILITÉ EN GIRONDE, CE QUE VEULENT LES HABITANTS	101
		Méthodologie et périmètre	102
		Principaux enseignements, le logement en Gironde	103
		Principaux enseignements, la mobilité en Gironde	105
		Les résultats, le logement	107
		Le logement : atout ou faiblesse ?	108
		L'accès au logement :	
		les jeunes en première ligne	109
		Le coût du logement : une difficulté partagée à l'échelle girondine	110
		Quand le logement devient un frein à l'emploi	111
		Logement social : un soutien majoritaire	112
		Construire plus près de chez soi : une adhésion large, mais inégale	113
		Ce que les habitants attendent des pouvoirs publics	114
		Les résultats, la mobilité	115
		La mobilité, un frein périphérique à l'emploi ?	116
		Des habitudes de transport qui divergent selon les territoires...	117
		... Mais une congestion routière perçue comme croissante par tous	118
		Des alternatives à la voiture mieux perçues en métropole	119
		Remerciements	120
		Bibliographie	123

Résumé

La Gironde fait face à un paradoxe : un dynamisme démographique et économique indéniable, mais des obstacles persistants à l'emploi, liés aux difficultés d'accès au logement et aux mobilités. Les résultats de l'enquête menée dans le cadre de cette étude en témoignent : un tiers des habitants déclare avoir déjà renoncé à un emploi pour des raisons de transport, et le logement est désormais identifié comme le principal obstacle à l'emploi dans la métropole bordelaise, devant même le manque d'opportunités. Ce rapport, fruit d'une démarche collective réunissant une soixantaine d'acteurs publics et privés, croise ces deux enjeux pour mieux comprendre leurs impacts sur l'emploi et aboutir à une série de propositions concrètes et soutenir ainsi les dynamiques locales.

CIBLER LES SECTEURS STRATÉGIQUES POUR RELANCER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

Sur le volet logement, l'enjeu principal est clairement identifié : il faut produire davantage de logements, et veiller à ce qu'ils soient adaptés aux capacités financières des ménages. Ce « choc d'offre » doit cibler en priorité les secteurs déjà urbanisés et reliés aux bassins de vie et d'emploi. Cela suppose de mieux mobiliser le foncier encore disponible, d'assumer une densification plus marquée, y compris par la surélévation, et de saisir les opportunités offertes par les « portes métropolitaines » pour bâtir des quartiers mixtes et bien connectés.

La densification apparaît ainsi comme le principal levier à mobiliser, d'autant que 64 %

des habitants girondins se disent favorables à des projets de construction de logements supplémentaires ou de surélévation d'immeubles près de chez eux.

MIEUX RÉPARTIR L'EFFORT DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX

Mais au-delà de la quantité, l'effort de construction doit être mieux réparti. C'est particulièrement vrai pour le logement social : si Bordeaux Métropole atteint aujourd'hui ses objectifs, ce n'est pas le cas partout ailleurs. Ce développement bénéficie d'un large soutien dans l'opinion publique : 81 % des habitants de la métropole et 76 % hors métropole s'y déclarent favorables, selon notre enquête. Les acteurs mobilisés dans le cadre de cette démarche appellent ainsi à une répartition plus équitable, inscrite dans une stratégie d'aménagement cohérente. Il s'agit de privilégier les localisations bien desservies et connectées aux bassins de vie et d'emploi. Pour cela, des dispositifs d'ingénierie, de portage foncier et d'accompagnement doivent être mobilisés pour lever les freins techniques, financiers ou politiques à l'accueil de logements sociaux.

VALORISER L'EXISTANT POUR COMPLÉTER L'OFFRE

Des leviers plus modestes, mais néanmoins utiles, méritent aussi être activés en parallèle. La densification « douce », comme la division de parcelles, ou la remise sur le marché de logements existants (vacants, dégradés, insalubres,

etc.) offrent des solutions plus adaptées aux territoires peu denses. Ces outils ne permettront pas, loin s'en faut, de répondre à l'ampleur des besoins – d'autant que le vivier de logements vacants reste limité en Gironde – mais ils peuvent contribuer à enrichir l'offre localement, à condition d'un accompagnement ciblé, d'un cadre clair, et d'un effort de pédagogie auprès des habitants pour susciter l'adhésion.

FAVORISER L'ACCÈS AU LOGEMENT TOUT AU LONG DU PARCOURS RÉSIDENTIEL

Au-delà de la construction, le rapport insiste sur la nécessité de lever les freins à l'accès au logement, en particulier pour les publics les plus fragiles. Dans ce contexte, l'accession à la propriété émerge comme une attente forte : elle arrive en tête des mesures jugées prioritaires par les Girondins interrogés dans le cadre de l'enquête. Pour y répondre, le rapport souligne l'intérêt de dispositifs comme le Bail Réel Solidaire (BRS), qui permet de réduire le coût d'achat en dissociant le foncier du bâti. Ce modèle d'accession abordable, encore peu mobilisé, offre une solution concrète pour sécuriser les parcours résidentiels, notamment dans les zones tendues.

MIEUX ARTICULER LES MOBILITÉS POUR RENFORCER LES ALTERNATIVES À LA VOITURE

Du côté des mobilités, le constat est moins celui d'un déficit d'offre que d'une difficulté d'articulation, de lisibilité et de coordination. Les mobilités en Gironde restent marquées par un usage massif de la voiture, en particulier hors métropole, où 68 % des habitants l'utilisent quotidiennement. Si la métropole bénéficie d'une offre plus diversifiée – bus, tramway, train, mobilités douces – la conges-

tion routière reste une préoccupation partagée à l'échelle du département : 74 % des habitants estiment qu'elle s'est aggravée au cours des dernières années. La rocade bordelaise en est le symbole : saturée aux heures de pointe, elle illustre l'urgence de trouver des solutions durables pour mieux organiser les flux, notamment via le développement de pôles de rabattement multimodal.

Plutôt que d'ajouter de nouvelles lignes, il faut désormais capitaliser sur les infrastructures existantes, comme le SERM (Services express régionaux métropolitains) pour mieux structurer l'offre autour des principaux nœuds d'interconnexion. Cela suppose de renforcer les coopérations entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), les transporteurs, les territoires et les entreprises, afin d'optimiser les horaires, les correspondances et la complémentarité des modes. Le premier et le dernier kilomètre doivent aussi faire l'objet d'une attention particulière, en développant les mobilités douces, le stationnement sécurisé, ou encore des solutions de navettes locales.

CO-CONSTRUIRE DES SOLUTIONS À LA BONNE ÉCHELLE

Enfin, une action plus coordonnée entre acteurs publics et privés est indispensable pour répondre à ces défis. Il est urgent de décloisonner les politiques d'aménagement, de logement, de mobilité et d'emploi, en favorisant des instances de gouvernance partagées, à la bonne échelle. La création de logements ne peut plus être pensée indépendamment de l'offre de transport, tout comme les choix d'implantation économique doivent intégrer l'enjeu de desserte et d'accessibilité. Ce changement de culture appelle un pilotage plus intégré, à même de répondre aux réalités concrètes des territoires et aux attentes des habitants.

Introduction

UNE ATTRACTIVITÉ DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE PORTÉE PAR LA MÉTROPOLE DE BORDEAUX

Bordeaux figure en tête des métropoles attractives françaises. C'est ainsi qu'elle est présentée dans la première édition de l'Observatoire des métropoles, produite en 2024, par Odoxa, le cabinet d'ancrage territorial Stan et Newton Offices. Symbole de son dynamisme et de son rayonnement la métropole gagne environ 10 000 habitants par an en moyenne, un chiffre qui atteint près de 20 000 à l'échelle départementale, soit un taux annuel de croissance d'environ 1 % au cours de la dernière décennie. En 2022, Bordeaux Métropole comptait 843 738 habitants.

Cette croissance soutenue, nourrie par les migrations résidentielles et l'essor de secteurs porteurs comme le numérique, la santé, l'aéronautique ou encore le tourisme, dépasse largement les frontières métropolitaines. Elle rejaillit sur l'ensemble de la Gironde, département le plus peuplé de Nouvelle-Aquitaine, qui franchit aujourd'hui le cap du 1,6 million d'habitants. Ce dynamisme démographique s'accompagne d'un niveau de vie médian supérieur à celui des autres départements de la région, faisant de la Gironde le territoire au niveau de vie le plus élevé de Nouvelle-Aquitaine, en grande partie porté par les fonctions métropolitaines, les emplois qualifiés et les effets d'entraînement générés par l'attractivité bordelaise.

L'ENVERS DU DYNAMISME GIRONDIN : DÉSÉQUILIBRES RÉSIDENTIELS ET SATURATION DES MOBILITÉS

Mais cette vitalité territoriale entraîne des déséquilibres profonds entre zones urbaines et périphéries, entre lieux de résidence et bassins d'emploi, entre métropole et villes moyennes ou reculées. Elle exerce une pression croissante sur les marchés du logement, les infrastructures de transport et, plus largement, sur la capacité du territoire à garantir à chacun un accès équitable à l'emploi, aux services et à un cadre de vie de qualité.

Dans ce contexte, les questions de logement et de mobilité ne relèvent plus seulement de l'aménagement ou du confort de vie : elles sont devenues des déterminants critiques de l'attractivité économique et de la performance territoriale. De plus en plus d'entreprises girondines, tous secteurs confondus, signalent des difficultés de recrutement directement liées à l'indisponibilité ou l'inaccessibilité du logement pour leurs salariés. Dans les zones tendues ou touristiques, comme dans les intercommunalités en forte croissance résidentielle, les distances domicile-travail s'allongent, les temps de trajet se complexifient, et l'automobile reste parfois la seule option, faute d'alternatives.

L'habitat individuel reste majoritaire en Gironde, avec plus de 60 % de maisons selon l'Insee, mais la pression démographique, l'évolution des modes de vie et la contraction de la taille des ménages font émerger de nouveaux besoins en logement, notamment dans les territoires périurbains. Si la métropole concentre l'essentiel des emplois, elle ne peut

plus absorber seule la croissance démographique, ce qui pousse une partie croissante des ménages à s'installer de plus en plus loin des pôles d'emploi. Cette dispersion résidentielle, provoquée par la cherté de l'immobilier et la pénurie de logements dans les zones les plus dynamiques, reporte la pression sur des territoires périphériques qui peinent à suivre, en termes d'équipements, de foncier disponible ou de logements abordables.

Côté mobilités, le territoire girondin est confronté à une double tension. D'une part, la saturation croissante des infrastructures métropolitaines, marquée par des flux pendulaires massifs. D'autre part, l'insuffisance des solutions dans les zones périphériques ou rurales, où l'usage de la voiture reste quasi-systématique.

LES LEVIERS D'UN AMÉNAGEMENT PLUS ÉQUILIBRÉ

Les défis pour la Gironde sont désormais bien identifiés. D'un côté, il s'agit d'accompagner une croissance démographique soutenue dans un territoire déjà sous tension, en redéfinissant les conditions d'un accès au logement plus équitable, plus diversifié et mieux réparti. Cette exigence ne se limite pas à la construction : elle engage une réflexion de fond sur l'aménagement, la sobriété foncière, la revitalisation des centralités et la réponse aux aspirations résidentielles nouvelles.

De l'autre, les mobilités du quotidien doivent aujourd'hui dépasser un modèle historiquement organisé autour des pôles urbains. À mesure que le territoire s'étend et que les

fonctions se dispersent, l'enjeu n'est plus seulement de connecter les lieux, mais de structurer des parcours de vie viables, adaptés aux territoires comme aux profils d'usagers. Les déséquilibres actuels nuisent à l'efficacité économique, à l'inclusion sociale et à la cohésion territoriale.

Dans ce contexte, l'un des enseignements majeurs de notre démarche collective est clair : c'est en coordonnant étroitement les politiques de logement et de mobilité que la Gironde pourra relever les défis d'un développement maîtrisé et durable. Cela suppose des choix collectifs forts, fondés sur une meilleure prise en compte des réalités locales, sur des méthodes renouvelées d'intervention, et sur un engagement partagé des acteurs publics comme privés. Il s'agit en particulier de mieux répondre aux besoins des jeunes, des étudiants et des actifs, particulièrement exposés aux difficultés d'accès au logement et à des solutions de mobilité adaptées, tout en veillant à ce qu'aucun territoire ni habitant ne soit laissé à l'écart des dynamiques de développement.

Panorama des 25 propositions

SE LOGER EN GIRONDE : PRODUIRE PLUS, TRANSFORMER L'EXISTANT, COORDONNER LES ACTEURS

PROPOSITION 1

Lancer des opérations ambitieuses là où le foncier est disponible et structurant

PROPOSITION 2

Renforcer l'offre de logements sociaux et lever les freins à son développement

PROPOSITION 3

Créer des incitations à la production de logements intermédiaires

PROPOSITION 4

Expérimenter des "territoires tests" de simplification réglementaire pour favoriser l'innovation en matière de logement

PROPOSITION 5

Combiner construction neuve verticale et opérations de densification douce

PROPOSITION 6

Associer les habitants aux projets de densification, pour renforcer l'acceptabilité locale

PROPOSITION 7

Articuler la taxe sur les logements vacants (TLV) à un parcours local d'accompagnement à la remise sur le marché

PROPOSITION 8

Mieux accompagner les parcours résidentiels pour renforcer l'équité d'accès au logement social et optimiser l'usage du parc existant

PROPOSITION 9

Clarifier et structurer la communication autour du BRS auprès de tous les acteurs de la chaîne du logement

PROPOSITION 10

Créer les conditions d'une gouvernance partagée entre collectivités, entreprises et opérateurs de l'habitat pour programmer une offre adaptée aux besoins en emploi du territoire

PROPOSITION 11

Créer un fonds d'investissement local associant les employeurs pour financer la production de logements

SE DÉPLACER EN GIRONDE : RÉPONDRE À L'URGENCE, BÂTIR LA COHÉRENCE, PRÉPARER L'AVENIR

PROPOSITION 12

Consolider une plateforme unique d'information multimodale, en s'appuyant sur les acquis de Modalis

PROPOSITION 13

Consolider et élargir les solutions de rabattement souples et peu coûteuses

PROPOSITION 14

Accélérer la structuration des pôles d'échanges multimodaux dans les grandes gares secondaires

PROPOSITION 15

Renforcer la coordination autour d'une gouvernance partagée des données de mobilité

PROPOSITION 16

Lancer des expérimentations locales dans les zones peu desservies

PROPOSITION 17

Étudier la relance ciblée de liaisons ferroviaires légères adaptées aux territoires périurbains

PROPOSITION 18

Repenser l'organisation spatiale des fonctions urbaines

PROPOSITION 19

Structurer un urbanisme autour des gares secondaires

PROPOSITION 20

Cibler les pôles secondaires à fort potentiel pour les équiper rapidement

PROPOSITION 21

Soutenir le développement de lieux de travail décentralisés

PROPOSITION 22

Intégrer pleinement la logique mobilité/logement/emploi dans les documents d'urbanisme

PROPOSITION 23

Étendre et coordonner les démarches d'horaires décalés

PROPOSITION 24

Généraliser les plans de mobilité employeurs et inter-entreprises (PMIE)

PROPOSITION 25

Renforcer la coordination stratégique à travers une instance interinstitutionnelle élargie

PARTIE 1

**Quand l'attractivité
de Bordeaux
reconfigure
les dynamiques
girondines**

Un département partiellement métropolisé

Plus vaste département français avec près de 10 000 km² de surface, la Gironde concentre l'essentiel de sa population et de ses emplois autour de Bordeaux Métropole. Son influence s'exerce sur un périmètre considérable avec une aire d'attraction s'étendant sur 275 communes¹. La métropole de Bordeaux, noyau institutionnel, accueille les fonctions économiques majeures : à elle seule, elle rassemble près de deux tiers des emplois girondins. Cette force d'attraction se traduit par une organisation du territoire en cercles concentriques, son hinterland étant structuré selon des aires d'influences emboîtées.

Treizième département français le plus riche en 2024 avec un PIB par habitant s'élevant à 43 500 euros par an, la Gironde dispose également du niveau de vie le plus élevé de la région, avec 22 400 euros de revenu médian annuel en 2021. Selon l'Insee, celui-ci dépasse de 1 110 euros le revenu médian observé à l'échelle régionale et de 750 euros celui enregistré au niveau national. Pour autant, certains territoires girondins demeurent en marge de la dynamique bordelaise. C'est notamment le cas du "couloir de la pauvreté" reliant la pointe du Médoc jusqu'à Agen dans le Lot-et-Garonne. Ce "couloir" est composé de territoires faiblement connectés à la métropole et qui présentent des taux de pauvreté nettement supérieurs à la moyenne départementale (12,1%) comme les villages viticoles du Haut-Médoc (Saint-Julien, Pauillac, Margaux), Lesparre-Médoc (21%), Libourne (21%), etc.

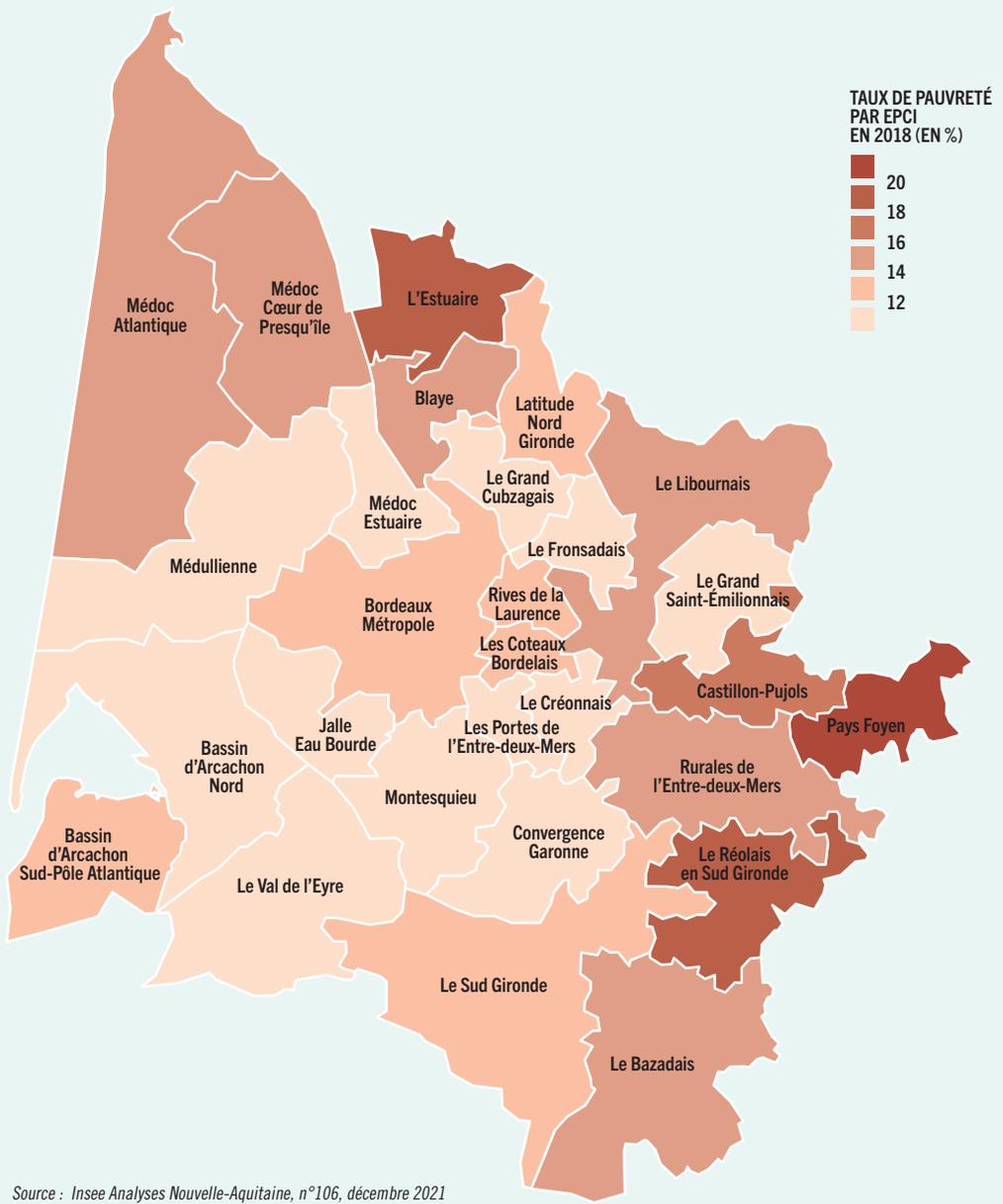
Le Plan Départemental de l'Habitat 2024-2029 confirme ces déséquilibres, soulignant une spécialisation socio-démographique croissante, en particulier dans les franges Est et Nord du département qui concentrent des ménages modestes, plus âgés et souvent isolés. Il met également en évidence des parcours résidentiels de plus en plus contraints pour les ménages modestes, poussés à s'installer loin des pôles d'emploi.

On relève également des niveaux d'inégalités notables à des échelles plus resserrées : selon l'Insee, dans la métropole de Bordeaux, en 2019, le niveau de vie des 20 % les plus aisés est 4,5 fois supérieur à celui des 20% les plus modestes. Au sein de l'agglomération, les inégalités sont en effet flagrantes entre les communes. Les plus riches, comme Saint-Aubin-de-Médoc, plafonnent à 5 % de taux de pauvreté, tandis que la ville centre et quelques communes de la rive droite concentrent des taux largement plus élevés comme Lormont (29,3 %), Cenon (27,2 %), Floirac (20,5 %) ou Bassens (17,6 %). Le taux de pauvreté atteint jusqu'à 39,8 % dans les quartiers prioritaires. Si la mixité résidentielle semble être restée stable à l'échelle de la métropole ces quinze dernières années, les disparités sont fortes entre les communes : la moitié des Bordelais résident dans des espaces dits "très mixtes"² tandis que les communes en périphérie accueillent une population plutôt modeste sur la rive droite et plutôt aisées sur la rive gauche (Insee, 2023).

1. Cette influence est mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail.

2. Des quartiers où les différents niveaux de revenus sont représentés en des proportions égales.

LE TAUX DE PAUVRETÉ EN GIRONDE EN 2018



Source : Insee Analyses Nouvelle-Aquitaine, n°106, décembre 2021

Bordeaux, une métropole devenue “trop” attractive ?

Le territoire girondin connaît une croissance démographique soutenue depuis une dizaine d'années : selon l'agence d'urbanisme a'urba, la population a augmenté de 1,2 % par an entre 2013 et 2019, soit près de 20 000 habitants supplémentaires en moyenne chaque année. Ainsi, alors qu'on comptait un petit peu moins d'1,5 million d'habitants en 2012, les girondins étaient 1,7 million en 2023 et les projections de l'Insee prévoient 300 000 personnes supplémentaires d'ici 2040. Cependant, cette tendance démographique n'est pas homogène sur le territoire : les communes proches de Bordeaux, notamment au sud, enregistrent les hausses les plus fortes, tandis que d'autres territoires plus éloignés, comme la communauté de communes de Grand Saint-Emilionnais, sont confrontés à un recul de leur population. Avec une croissance annuelle moyenne de 0,9 % entre 2012 et 2021, Bordeaux Métropole figure ainsi par les métropoles les plus dynamiques de France, derrière Nantes (+1,2 %) et Toulouse (+1,1 %), mais devant Lyon (+0,7 %).

L'attractivité de la métropole de Bordeaux se confirme également dans l'opinion des Français : selon l'Observatoire des Métropoles lancé en 2023 par Odoxa, le cabinet Stan et Newton Offices, elle est considérée comme la métropole la plus attractive de France. Une perception partagée tant par les salariés (70 %) que par les chefs d'entreprise (82 %) interrogés. Parmi les facteurs d'attractivité, le cadre de vie – patrimoine architectural riche, proximité de l'océan Atlantique, climat agréable – tient une place importante. La métropole bordelaise est également très attractive auprès de la popula-

tion étudiante. Entre 2010 et 2024, le nombre d'étudiants est passé de 80 000 à 105 000, avec 115 000 étudiants attendus à horizon 2030. La métropole de Bordeaux occupe ainsi aujourd'hui la 5^e place du podium des pôles d'enseignement supérieur en France en termes d'effectifs³. Il n'est ainsi pas surprenant que la population girondine soit en moyenne plus jeune que celle de la France : l'âge médian s'établit à 40 ans, soit un an de moins que la moyenne nationale. Elle est également plus jeune que la population de la Nouvelle-Aquitaine, dont l'âge médian atteint 45 ans.

La dynamique démographique de la Gironde s'explique en grande partie par l'attractivité de la métropole bordelaise, qui concentre une part croissante des flux de population. Ce processus de métropolisation structure non seulement la croissance, mais modifie aussi la répartition des populations à l'échelle du département, en engendrant une spécialisation démographique des territoires. Bordeaux Métropole se caractérise ainsi par une surreprésentation des petits ménages jeunes, souvent attirés par l'offre d'emploi, de formation ou de services. À l'inverse, des territoires comme la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) et la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN) accueillent davantage de ménages vieillissants. En 2022, les personnes âgées de 60 ans et plus représentaient 40 % de la population dans la COBAS, 34 % dans la COBAN, contre seulement 21 % au sein de Bordeaux Métropole, selon l'Insee. Cette concentration de populations âgées s'observe

3. Bordeaux Métropole, *Stratégie en matière de soutien à l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation*, juillet 2016.

également dans d'autres secteurs littoraux ou ruraux, comme la communauté de communes Médoc Atlantique, où cette tranche d'âge atteint 43 %. Par ailleurs, les grands ménages familiaux (quatre personnes ou plus) tendent à se concentrer dans les agglomérations de la couronne périurbaine de Bordeaux, traduisant une dynamique soutenue de périurbanisation.

La CALI présente un profil contrasté. Si le territoire attire des ménages en quête d'accession à la propriété, notamment des trentenaires

actifs, il connaît aussi une dynamique de vieillissement marquée. Selon les projections de l'Insee (2019), la part des personnes âgées de 65 ans et plus devrait passer de 18 % en 2013 à 23 % en 2030, avec une hausse particulièrement forte des 75–84 ans (+55 %) sur la période.

Ces phénomènes illustrent un processus de redistribution démographique à l'échelle girondine, où chaque territoire tend à se spécialiser selon les profils des ménages qu'il attire ou retient.

Des bassins d'emplois aux logiques contrastées

Les problématiques de logement et de mobilité sont intimement liées à la géographie de l'emploi sur le territoire girondin. Les freins rencontrés et les leviers mobilisables dans ces domaines dépendent en effet largement des localisations, des secteurs d'activité et des conditions de travail. La Gironde se caractérise par une économie diversifiée – tertiaire métropolitain, filières agricoles et viticoles, tourisme littoral, logistique – qui génère des problématiques diverses.

À l'échelle départementale, l'industrie représente 8,8 % de l'emploi en 2021, un poids modeste mais structurant, porté par plusieurs spécialisations marquées : l'aéronautique (civile et militaire), la filière agroalimentaire (denrées, boissons, tabac), ainsi que les activités liées au

bois, au papier et à l'imprimerie. Ces trois secteurs prédominants concentraient 40% des emplois industriels sur le territoire en 2013. On relève également une part déterminante de salariés dans le secteur des services, plus des deux tiers des salariés relevant de ce domaine. La moitié d'entre eux travaillent dans l'administration publique, l'enseignement, la santé humaine et l'action sociale du fait de la présence des sièges des administrations déconcentrées et décentralisées dans la capitale régionale et l'implantation d'hôpitaux importants qui constituent des bassins d'emploi très denses au sein de la métropole.

Par ailleurs, si la tertiarisation de l'économie française est une tendance générale, la Gironde présente une spécificité notable : cette

3. Des quartiers où les différents niveaux de revenus sont représentés en des proportions égales. Insee Analyses Nouvelle-Aquitaine, La mixité des revenus dans la métropole de Bordeaux : constats et tendances sur 15 ans, n°143, décembre 2023.

dynamique s'accompagne d'une montée en qualification plus marquée qu'ailleurs. Entre 2010 et 2021, le nombre de cadres et professions intellectuelles supérieures y a augmenté de 47 % (soit 50 000 postes supplémentaires), contre 21 % au niveau national. Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise, tout comme les professions intermédiaires sont également en très forte croissance, contrairement aux employés, qui ne progressent que de 5 %, aux ouvriers (-1 %) et aux agriculteurs exploitants (-30 %). Cependant, encore une fois, cette tendance n'est pas homogène sur le territoire puisque les ouvriers et les employés progressent dans certains territoires : COBAS, Montesquieu, Grand Cubzaguais, Latitude Nord Gironde, Rives de la Laurence, Castillon-Pujols et dans les communes rurales de l'Entre-Deux-Mers.

On notera enfin l'importance des emplois saisonniers, dont le nombre est lié au poids des secteurs viticole et touristique, impliquant des besoins en logements à court terme et à bas prix. Avec 75 000 emplois de ce type en 2023, elle se classe en première position des départements français en matière d'emplois saisonniers viticoles et en septième place en matière d'emplois saisonniers relevant du tourisme. En 2024, 45 600 recrutements ont été réalisés dans la filière viti-vinicole dont plus de 42 000 dans la culture de la vigne. Les enjeux de précarité des travailleurs y sont prégnants dès lors que neuf embauches sur dix concernent un CDD de moins d'un mois du fait de la saisonnalité de l'activité. Ce secteur est, en outre, surreprésenté dans les territoires du "couloir de la pauvreté" évoqué plus tôt.

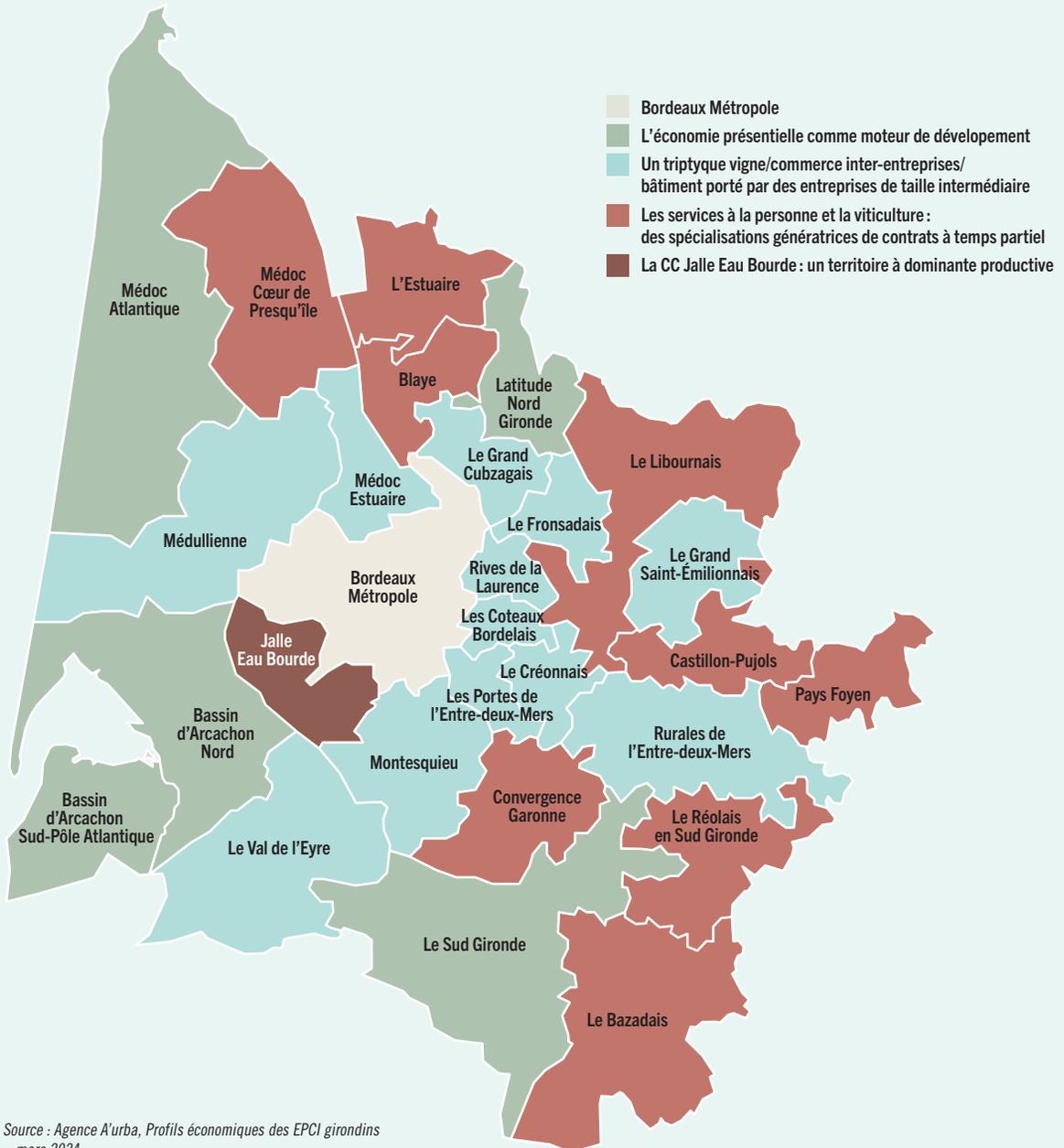
Du point de vue de la répartition territoriale de ces emplois, cinq profils économiques typiques peuvent être identifiés parmi les agglomérations du département⁴ :

1. Le territoire de la métropole de Bordeaux se caractérise par la prédominance des emplois de cadres, le poids du secteur public, la présence des sièges décisionnels, ainsi qu'une spécialisation dans les services : domaines des prestations intellectuelles, de la culture, de la gestion, etc. Au sein de la métropole, Bordeaux, Mérignac et Pessac concentrent à elles seules plus des deux tiers des activités métropolitaines supérieures dominées par la filière aéronautique et spatiale, les services aux entreprises et les services financiers⁵.
2. La communauté de communes (CC) Jalle-Eau-Bourde, territoire atypique situé au sud-ouest de Bordeaux Métropole, accueille une activité productive prépondérante pesant pour 65% des emplois de l'agglomération, en lien avec une position logistique idéale et une offre de foncier économique conséquente.
3. Les territoires périphériques dans la partie orientale du département – Convergence Garonne, Libournais, Castillon-Pujols, Bazadais, etc. – se singularisent par des taux de chômage plus élevés que la moyenne : 13,5% de moyenne sur l'ensemble de ces territoires contre 12,1% en Gironde. Les spécialisations de ces territoires – viticulture et services à la personne – sont, en outre, génératrices de contrat à temps partiel, d'un fort recours aux CDD et d'emplois plus faiblement qualifiés. Les structures de santé – hôpitaux et EPHAD – sont les principales pourvoyeuses d'emploi tandis que les vignes restent une ressource essentielle pour l'économie locale.
4. Les territoires côtiers situés aux confins du département – Médoc Atlantique, COBAS, COBAN, Sud Gironde – présentent un développement structuré par

4. Agence d'urba, *Profils économiques des EPCI girondins*, avril 2024.

5. Insee Nouvelle-Aquitaine, *Localisation des activités métropolitaines supérieures au sein des communes de Bordeaux Métropole*, février 2015.

LES PROFILS ÉCONOMIQUES DES AGGLOMÉRATIONS DU TERRITOIRE GIRONDIN



Source : Agence A'urba, Profils économiques des EPCI girondins – mars 2024.

l'économie présentielle, portée par les activités commerciales et le secteur de l'hôtellerie-restauration.

5. Enfin, dans la plupart des agglomérations frontalières de la métropole de Bordeaux – Médoc Estuaire, Médullienne, Montesquieu, Portes de l'Entre-Deux-Mers, Rive de la Laurence, etc. – l'économie est dominée par le secteur de la construction, les activités viticoles et la logistique. Marqués par des taux d'activité bien supérieurs (79 %) qu'au niveau départemental (75 %), ces territoires sont sujets à des flux domicile-travail plus intenses.

Ces disparités territoriales expliquent des migrations domicile-travail particulièrement importantes. Bordeaux Métropole tout comme Jalle-Eau-Bourde, présentent tous deux des indices de concentration de l'emploi⁶ supérieurs à 100 – le nombre d'emplois dépassant le nombre d'actifs – entraînant de nombreux flux entrants : l'accessibilité et l'ouverture de ces territoires constituent ainsi des défis primordiaux au fondement de leur dynamisme économique. Corollairement, les territoires frontaliers ou voisins de la métropole occupent des fonctions résidentielles majeures et sont dominés par des flux sortants en direction de la métropole bordelaise dont la plupart sont réalisés en voiture. Selon l'agence a'urba, du fait de ce déséquilibre entre nombre d'actifs et nombre d'emplois, plus de 70% des actifs sortent de leur agglomération pour se rendre au travail. Enfin, dans le dernier cercle, les agglomérations situées aux confins du département accueillent une proportion de personnes en âge de travailler moins importantes et se distinguent par des bassins d'emploi plus autonomes (générant moins de flux) ou plus restreints (générant des flux avec les bassins d'emploi voisins).

En somme, cette diversité des bassins d'emploi en Gironde suscite des problématiques diverses et appelle des réponses nécessairement adaptées aux différents contextes territoriaux. Dans un contexte de crise nationale du logement, Bordeaux Métropole, pôle d'emplois qualifiés à forte attractivité, voit une pression croissante qui s'exerce sur les prix de l'immobilier contraignant l'accès au logement pour une part croissante des actifs. Concentrant une part déterminante de l'emploi, elle attire un nombre important d'actifs des territoires périphériques où le foncier est plus accessible mais où les opportunités d'emploi qualifié sont plus rares, suscitant un allongement des temps de trajet et une dépendance accrue à la voiture individuelle. Ces déséquilibres territoriaux entre territoires déficitaires sur le plan de l'emploi et dominés par des logiques résidentielles d'une part, et territoires attractifs sur le plan de l'emploi mais contraints en matière d'habitat d'autre part, suscitent des effets de chaîne : éloignement des lieux de résidence et d'emploi, saturation des infrastructures de transport notamment routières, difficultés d'accès au logement près du lieu de travail, creusement des inégalités territoriales, etc.

Ces disparités illustrent également des besoins différenciés en fonction du type d'emploi occupé et du profil socio-économique des individus qu'ils soient des jeunes actifs, des étudiants, des saisonniers, des salariés en situation de précarité, des demandeurs d'emploi, des retraités, etc. Dans ce contexte, les questions de logement et de mobilité pour les actifs ne peuvent être dissociées et s'imposent comme des vecteurs décisifs de cohésion territoriale et de performance économique pour l'ensemble du département.

6. Nombre d'emplois total rapporté au nombre d'actifs.

3 QUESTIONS À...

Simon Dreschel Président de la Société aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac



« L'aéroport s'est fixé un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2030, avec des projets concrets comme le recours accru au photovoltaïque, l'électrification des équipements au sol ou encore le soutien à la mobilité durable. »

L'aéroport de Bordeaux Mérignac est l'un des plus grands bassins d'emploi de la métropole. Quel rôle joue-t-il aujourd'hui dans l'économie locale et comment envisagez-vous son évolution ?

L'aéroport est bien plus qu'un équipement de transport : c'est un véritable pôle économique, qui regroupe près de 8 000 emplois, toutes activités confondues. Cette concentration résulte d'une pluralité d'acteurs implantés sur le site : compagnies aériennes, commerces, base militaire, site industriel de Dassault Aviation, ou encore activités de maintenance de Sabena. Il s'agit, en effectif, du deuxième pôle d'emploi de Bordeaux Métropole après le CHU. Et cette dynamique est appelée à s'accroître dans les années à venir.

Pour accompagner cette montée en puissance, l'aéroport a lancé un vaste plan d'investissement de plus de 260 millions d'euros sur cinq ans qui vise à moderniser profondément les infrastructures. L'objectif affiché est d'offrir un terminal plus lisible, plus fluide, avec la création d'un hall central visant à relier les terminaux historiques. Parallèlement, l'aéroport s'est fixé un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2030, avec des projets concrets comme le recours accru au photovoltaïque, l'électrification des équipements au sol ou encore le soutien à la mobilité durable. Ces investissements portent une ambition territoriale forte. Ils doivent renforcer l'attractivité de la zone aéroportuaire et générer de nouvelles opportunités d'emploi.

Justement, cette attractivité renforcée suppose aussi une accessibilité du site aéroportuaire à la hauteur. Où en est-on sur la question de la mobilité ?

La question de la mobilité est évidemment centrale. Nous avons longtemps souffert d'un déficit d'accessibilité, notamment pour les salariés. L'arrivée du tram A jusqu'à l'aéroport, en avril 2023, a été une avancée décisive. Elle a permis de relier le site au centre de Bordeaux de manière rapide, fiable et continue. Aujourd'hui, ce sont près de 10 000 trajets qui sont effectués chaque jour aux périodes de haute activité. C'est bien au-delà de ce que nous anticipions.

Mais il reste des marges de progrès. La jonction de la ligne de tram de l'aéroport directement à la gare de Bordeaux pour la fin d'année ou encore l'éventualité de mieux travailler avec la gare de Pessac-Alouette existe bien. Cela représente une vraie opportunité pour créer une liaison rapide entre le réseau TER et la plateforme aéroportuaire, en particulier pour les salariés venant du sud ou de l'ouest de la Gironde. C'est dans cette logique que nous portons le projet d'**un pôle d'échange multimodal** sur le site. Notre ambition est de faire de l'aéroport un nœud de correspondance à part entière : un lieu où se croisent tramway, lignes de bus, pistes cyclables, taxis, véhicules partagés, voire demain des connexions ferroviaires. Le monde change, et l'aéroport doit être à la hauteur de ces transformations.

Qu'en est-il de la question du logement pour les salariés ?

C'est un vrai sujet d'attractivité. Aujourd'hui, certains salariés de l'aéroport habitent loin du site, parfois à plus de 45 minutes, l'offre à proximité est limitée, ou pas à un coût acceptable. Cela concerne aussi bien des profils qualifiés que des jeunes en début de carrière. Cette situation crée de la fatigue, des difficultés de recrutement et parfois même des renoncements à certains postes. Le logement est devenu **un enjeu de recrutement** à part entière. On ne peut pas se contenter d'attendre que les candidats viennent à nous si les conditions d'installation ne suivent pas. C'est pourquoi nous avons étendu les dispositifs d'accompagnement à la recherche de logements que nous réservions auparavant à certains profils internationaux, pour en faire bénéficier un plus grand nombre de collaborateurs.

PARTIE 2

Se loger en Gironde :
produire plus,
transformer l'existant,
coordonner les acteurs

En Gironde, l'habitat individuel reste majoritaire avec plus de 60 % de maisons selon l'Insee, bien que cette proportion soit inférieure à la moyenne régionale (70 % en 2021). Le département se distingue également par un parc immobilier davantage dédié aux résidences principales (85 % contre 80 % dans la région). Portée par une démographie dynamique, la Gironde affiche une part de logements récents, construits entre 2006 et 2018, nettement plus élevés (21,3 %) que la moyenne régionale (16,8 %). Si la majorité des Girondins sont propriétaires (55 % en 2021), le taux de locataires (41,5 %) y est le plus élevé de la région en raison d'une urbanisation plus marquée.

Sous l'effet de l'extension de la métropole bordelaise et de l'attractivité résidentielle du littoral, le nombre de logements en Gironde a cru au rythme d'une croissance démographique soutenue : selon l'Insee, le département a gagné 1,2 % d'habitants en moyenne par an entre 2010 et 2021. Ainsi, en dix ans, le nombre de résidences principales a augmenté de près de 20 %, passant de 647 300 en 2010 à 775 300 en 2021. Les besoins de logements tendent en effet à s'accroître dans un territoire dynamique. En outre, cette demande s'accroît du fait de la contraction de la taille des ménages : toujours selon l'Insee, le nombre de personnes par ménage est passé de 3 en 1968 à 2,1 en 2021.

Du fait de la métropolisation, la répartition de l'offre et de la demande de logements est inégalement répartie sur le territoire girondin avec des déséquilibres structurels. La métropole de Bordeaux est l'une des plus dynamiques sur le plan démographique combinant soldes naturel et migratoire positifs. Comme dit précédemment, Bordeaux Métropole constitue le principal pôle d'emploi captant près de 63% de l'ensemble des emplois girondins. Une

récente étude de la Dreets Nouvelle Aquitaine montre que la zone d'emploi de Bordeaux rassemble près d'un tiers des emplois des fonctions métropolitaines de la région⁷. En termes de créations nettes d'emplois salariés du privé, Bordeaux Métropole se plaçait en 2017 juste derrière Lyon au rang des grandes métropoles françaises (hors Métropole du Grand Paris).

La concentration des emplois dans le cœur métropolitain (Mérignac, Pessac, Talence) contraste avec la répartition plus diffuse des logements au sein du territoire et l'éloignement des populations modestes. En effet, la géographie de l'emploi reste polarisée et dissociée des dynamiques résidentielles selon un processus classique de différenciation entre lieu de vie et lieu d'emploi. La plupart des intercommunalités voisines de Bordeaux Métropole présentent des indices de concentration de l'emploi inférieurs à 80 – CC du Grand Cubzaguais, CC Coteaux Bordelais, CC Portes de l'Entre-Deux-Mers, CC de Montesquieu – avec certaines zones comptant moins de 50 emplois pour 100 actifs occupés comme la CC Médullienne, le CC Médoc Estuaire ou la CC du Fronsadais.

Toutes ces dynamiques apparaissent en creux dans la création de logements à l'échelle du territoire. En lien avec le phénomène de métropolisation, il n'est pas étonnant de constater que Bordeaux Métropole porte l'essentiel de l'effort de construction de logements à l'échelle de la Gironde⁸. Dans la période récente, si elle reste à des niveaux élevés, la dynamique de construction se tasse néanmoins dans les territoires centraux comme en témoigne l'évolution du nombre de logements autorisés (voir carte). A contrario, les autorisations connaissent une croissance particulièrement importante dans les territoires périphériques, plus éloignés de Bordeaux.

7. Les fonctions dites métropolitaines correspondent aux cinq fonctions spécifiquement localisées dans les grandes aires urbaines : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et cultures-loisirs.

8. Agence d'urba, Construction de logements et évolutions démographiques, Décembre 2023.

logements adaptée constitue un facteur structurant du développement des territoires. En tant que prérequis fondamental à l'installation des ménages et des talents, elle façonne directement le rayonnement économique des villes⁹. Pierre angulaire de l'attractivité urbaine, acteurs publics comme privés doivent aujourd'hui travailler de concert dans un contexte contraint où les marges d'action se réduisent – explosion des prix des matériaux, restriction de l'emprunt, normes environnementales de plus en plus strictes, raréfaction et concurrence entre usages du foncier,

ancienneté du bâti, etc. – pour proposer une offre de logement accessible, variée et adaptée aux besoins des habitants.

Cette partie propose une trajectoire articulée autour de quatre priorités :

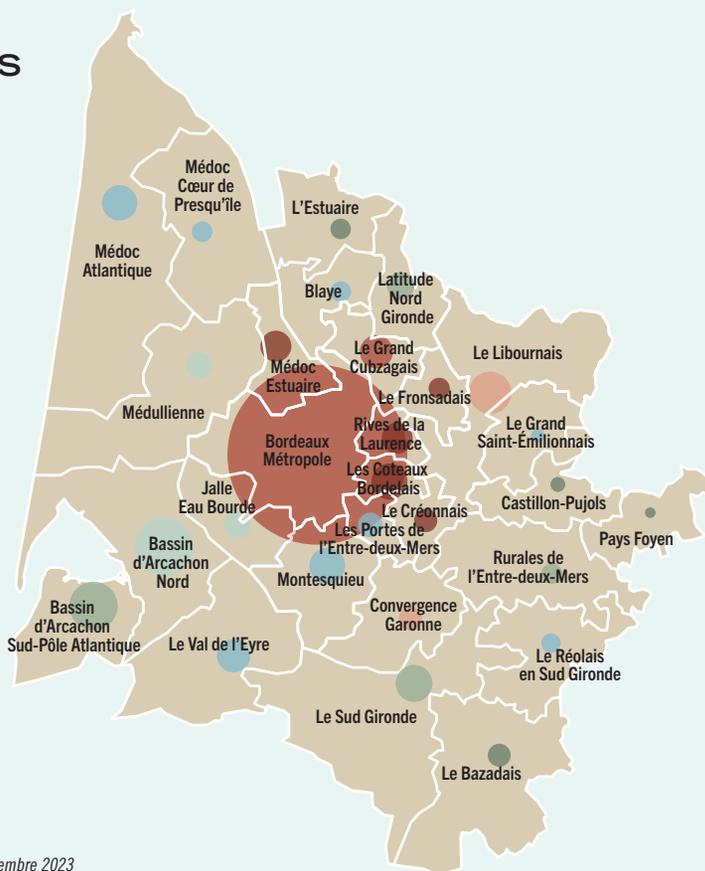
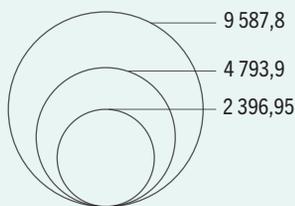
- ➔ Construire plus et mieux,
- ➔ Promouvoir une nouvelle ambition urbanistique de densification urbaine,
- ➔ Favoriser l'accès au logement,
- ➔ Mobiliser davantage les entreprises pour lever les freins au logement.

9. FNAIM, *Logement et attractivité des villes : des enjeux cruciaux pour l'avenir de nos territoires*, 2025.

ÉVOLUTION DES LOGEMENTS AUTORISÉS PAR INTERCOMMUNALITÉ ENTRE 2018 ET 2022

VARIATION MOYENNE DU NOMBRE DE LOGEMENTS AUTORISÉS DURANT LA PÉRIODE

- de -7 à -3 %
- de -3 à 0 %
- de 0 à 3 %
- de 3 à 10 %
- de 10 à 30 %
- de 30 à 33 %



Source : Agence a'urba, *Construction de logements et évolutions démographiques* – décembre 2023

PRIORITÉ 1

Construire plus et mieux

Selon l'Insee, 8 900 logements ont été commencés en Gironde en 2023. Ce volume, bien qu'insuffisant au regard des besoins structurels estimés entre 12 000 et 15 000 logements par an à l'horizon 2030 (SDES, 2025), demeure de loin le plus élevé de la région Nouvelle-Aquitaine. La Gironde concentre en effet à elle seule près de 4 logements commencés sur 10 à l'échelle régionale. Cette dynamique témoigne d'un tissu économique et urbain encore mobilisé, malgré un contexte national défavorable marqué par la hausse des coûts de construction et un accès au crédit plus contraint.

Naturellement, ce besoin est particulièrement aigu au sein de la métropole de Bordeaux, où se concentrent les principaux pôles d'emploi, d'enseignement et de services. Selon une étude menée en 2021 par la Fédération Française du Bâtiment Gironde, la Fédération des Promoteurs Immobiliers Nouvelle-Aquitaine et l'Union Nationale des Aménageurs Aquitaine, entre 7 000 et 10 000 logements neufs y seraient nécessaires chaque année.

En outre, en Gironde, la tension sur le parc social est particulièrement forte. Au 1er janvier 2024, 67 180 demandes de logements sociaux étaient actives, selon les données du Plan Départemental de l'Habitat 2024-2029. Dans un contexte tendu, Bordeaux Métropole a atteint en 2023 son objectif annuel de production de logements sociaux pour la première fois depuis 2018, avec 2 896 logements locatifs sociaux agréés, conformément à la cible fixée par son Plan local de l'habitat (3 000 logements par an). Cette performance témoigne d'un certain volontarisme, après plusieurs années de baisse. Elle répond égale-

ment à une pression particulièrement forte : environ 40 500 ménages y sont aujourd'hui demandeurs d'un logement social, soit plus de la moitié des demandeurs girondins.

CONCILIER BESOIN DE NOUVEAUX LOGEMENTS ET CONTRAINTE FONCIÈRE

Outre une conjoncture nationale défavorable, l'objectif de construction de nouveaux logements s'inscrit dans un contexte de raréfaction des terrains constructibles accentuée par les nouvelles réglementations environnementales. En particulier, l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) introduit par la loi Climat & Résilience le 24 août 2021 pose une démarche nationale visant à diminuer l'étalement urbain pour préserver les sols naturels, via une réduction de moitié de l'utilisation de ces espaces d'ici 2030, par rapport à la période 2011-2020. La pénurie de terrains disponibles, conjuguée à la hausse des prix du foncier et à celle des coûts de construction, complique significativement la politique d'aménagement de la métropole.

L'optimisation de l'usage du foncier devient ainsi une priorité, tant en matière de production que de réhabilitation de logements.

À l'échelle départementale, la Gironde se distingue par une consommation foncière particulièrement soutenue dans les territoires périurbains situés hors de Bordeaux Métropole. Selon le Rapport foncier en Nouvelle-Aquitaine publié par le Ceser Nouvelle-Aquitaine en 2019, plusieurs EPCI de l'aire d'attraction bordelaise, notamment Latitude Nord Gironde,

“ La relance de la production de logements est nécessaire pour réactiver la dynamique du parcours résidentiel dans le département. ”

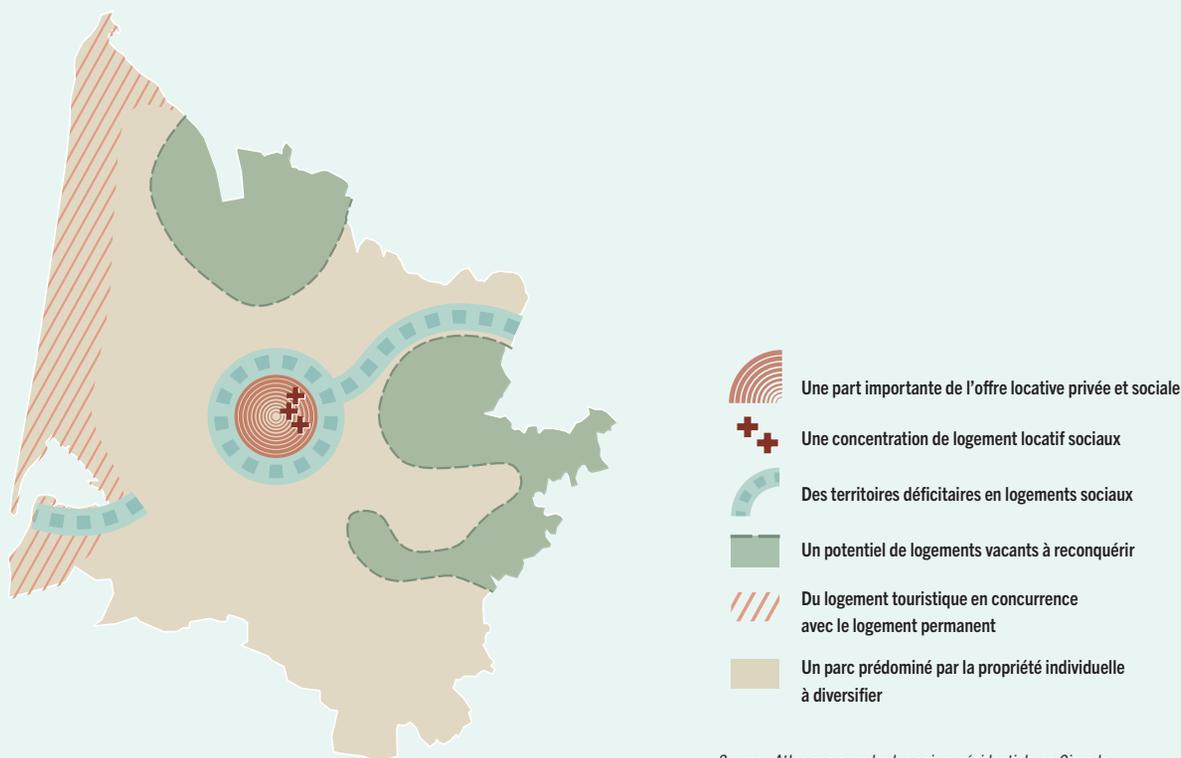
Sébastien Thonnard, Directeur de la délégation régionale de Nouvelle-Aquitaine d'Action Logement Services



Montesquieu, la CALI, Grand Cubzaguais, Les Portes de l'Entre deux Mers et Rives de la Laurence, figurent parmi les plus consommateurs de foncier, avec une consommation par habitant deux à trois fois supérieure à celle des zones plus denses. Cette dynamique est étroitement liée à la faible densité d'urbanisation dans ces territoires, où l'habitat individuel domine largement. Les zones peu denses sont en effet structurellement plus consommatrices d'espace, du fait de la taille moyenne des parcelles et de la moindre mutualisation des infrastructures.

Cependant, cela ne signifie pas qu'elles concentrent l'essentiel de la production de logements : selon le CESER, les territoires qui concentrent le plus de constructions neuves sont principalement les grandes agglomérations et les espaces littoraux, alors que les petits et moyens pôles ou les communes isolées restent peu dynamiques. Par exemple, dans le Libournais, la dynamique de construction demeure limitée : selon le Plan Départemental de l'Habitat, seuls 550 logements y sont commencés chaque année en moyenne depuis 2010. Une tendance qui illustre les difficultés de mobilisation effective du foncier dans certains territoires périurbains, malgré leur potentiel apparent.

LE PARC DE LOGEMENT EN GIRONDE EN 2021



Source : Atlas comprendre les enjeux résidentiels en Gironde

À l'échelle de la métropole, les écarts de consommation foncière entre communes traduisent aussi des marges d'optimisation. En 2019, la surface moyenne de foncier mobilisé par logement s'élevait à 163 m² à Bordeaux en 2019 tandis qu'elle atteignait 1 326 m² à Bouliac, selon l'aurba. Ces écarts reflètent, là encore, la part plus importante de logements individuels dans certaines communes périphérique. En effet, à l'échelle de l'agglomération bordelaise, la consommation foncière

moyenne pour un logement individuel est située entre 400 et 600 m², contre moins de 100 m² en logement collectif. Outre la prédominance de logements individuels, ces écarts de foncier mobilisé par logement, à l'échelle de la métropole comme du reste de la Gironde, signalent aussi que certaines zones peu denses pourraient receler du foncier mobilisable, qu'il s'agisse de grands terrains encore sous-occupés, de franges urbaines ou de zones d'activité en mutation.

FONCIER MOBILISÉ PAR LOGEMENT AUTORISÉ EN MÈTRES CARRÉS À BORDEAUX MÉTROPOLE EN 2019



PROPOSITION 1

LANCER DES OPÉRATIONS AMBITIEUSES LÀ OÙ LE FONCIER EST DISPONIBLE ET STRUCTURANT

Dans cette logique, il s'agit d'aller là où le foncier est disponible et activable, c'est-à-dire dans les secteurs déjà partiellement urbanisés, bien desservis et offrant un potentiel de recomposition. Les entrées de villes et le long des corridors de transports en commun concentrent souvent ces opportunités. C'est précisément ce qu'a engagé Bordeaux Métropole avec les Portes métropolitaines, des opérations emblématiques qui permettront de requalifier des secteurs en transition en créant des quartiers mixtes, denses, renaturés, connectés et mieux intégrés à leur environnement. Six portes ont d'ores et déjà été identifiées par la métropole. Les communes des Hauts de Garonne (Lormont / Cenon / Artigues-Près-Bordeaux), Bordeaux Lac (Bordeaux / Bruges), l'aéroport de Mérignac, Océane Bordeaux Inno Campus (Pessac / Gradignan), Plaine Sud Garonne (Floirac / Bouliac) et Arcins Garonne (Bègles / Villenave d'Ornon). Ces six territoires présentent des problématiques analogues : espaces inaccessibles aux piétons, absence de végétation, mono-fonctionnalité commerciale, nappes de parking sur plusieurs hectares, etc.» De même, la métropole prévoit d'aménager les quartiers des actuelles et futures gares du service express régional métropolitain. Parallèlement, Bordeaux Métropole s'engage, conformément à l'objectif fixé dans le PLH, à maintenir un rythme de production de 3 000 logements sociaux par an sur l'ensemble de son territoire.

Cette stratégie s'inscrit dans un contexte bien différent de celui des années 2010, marquées par un cycle de forte production de logements porté par plusieurs grandes opérations d'aménagement et de renouvellement urbain : Bassins à flot, Ginko, Bastide Niel, et surtout Euratlantique, vaste opération d'intérêt national autour de la gare Saint-Jean. Ces projets ont profondément transformé le paysage urbain bordelais, en ouvrant de nouveaux quartiers sur d'anciennes emprises ferroviaires, industrielles ou portuaires. Si ces opérations ont permis d'absorber une part importante de la croissance démographique métropolitaine, elles ont aussi mobilisé des fonciers publics aujourd'hui quasi saturés. Dans un contexte de raréfaction du foncier et de trajectoire ZAN, la stratégie actuelle repose moins sur de vastes extensions urbaines que sur une activation ciblée des gisements fonciers encore disponibles, dans une logique de sobriété et de coordination territoriale.

Les acteurs auditionnés, dans le cadre de cette démarche, ont unanimement souligné que le PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) constituait un levier majeur pour atteindre les objectifs de production de logements. Il doit en effet être utilisé comme un véritable instrument de planification opérationnelle indiquant clairement où construire, où densifier et à quelles conditions. Pour répondre aux besoins réels du territoire, il est nécessaire de l'adapter afin de permettre la production de logements diversifiés et de qualité. Or l'adaptation du PLUi suppose une volonté politique claire pour porter ces évolutions en maintenant le cap face à des éventuelles résistances locales.

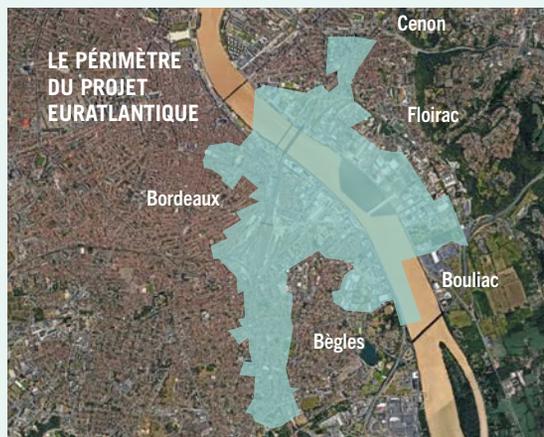
EURATLANTIQUE, UN PROJET URBAIN DE TRANSFORMATION À GRANDE ÉCHELLE

Le projet Bordeaux Euratlantique¹⁰ est une opération d'aménagement d'ampleur inédite créée en 2009¹¹, couvrant 738 hectares sur Bordeaux, Bègles et Floirac. Il est centré autour de la gare Saint Jean et lancé à la suite de l'arrivée de la LGV Paris Bordeaux.

Cette Opération d'Intérêt National (OIN) est pilotée par l'établissement public EPABE. Créé à l'initiative des collectivités locales, avec l'appui de l'Etat, au service de leur territoire, les objectifs assignés à l'OIN sont multiples :

- Lutter contre l'étalement urbain via le renouvellement urbain et la décarbonation de l'acte d'aménager et de construire ;
- Anticiper les effets du changement climatique, par la création d'espaces de nature, la limitation de l'imperméabilisation des sols et la réduction des émissions des gaz à effet de serre générées par les activités humaines (objectif de désimperméabilisation et création de près de 15 m² d'espaces verts par habitant via des squares, places et parcs) ;
- Développer 30 000 emplois et permettre un accès aisé pour les ménages à l'ensemble des aménités nécessaires à la vie quotidienne par le développement des services de mobilité ;
- Faciliter l'intégration, le bien-vivre et l'inclusion par une politique volontariste de maîtrise du coût du logement, de mixité résidentielle par la réalisation de 25 000 logements.

Dans le périmètre de l'OIN aménagé par l'Établissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique, le futur quartier bordelais Canopia est attendu pour 2027. Il est



Source : APSYS (Réunion publique d'information, 2 décembre 2022)

porté par Apsys, avec l'architecte Edouard François et le paysagiste Michel Desvigne¹².

Ce vaste projet vise à réhabiliter une friche de 4 hectares située entre la Gare Saint-Jean et la Garonne pour en faire un lieu de vie dynamique et un modèle international de mobilité durable. L'ensemble de ce quartier mixte devrait comprendre « 70 000 m² de commerces, restaurants, logements étudiants, hôtels, loisirs, bureaux et un parc de 2 hectares¹³ ».

Olivier Sichel, directeur de la Banque des Territoires qui participe au financement du projet, a salué « l'approche [de ce quartier] en termes de mixité des usages (commerces, services à la population, logements, bureaux, équipements de tourisme et de loisirs), mais également [son] ambition environnementale hors-norme¹⁴ ». Ce projet se veut exemplaire en matière de verdissement de la ville, à l'image de la création d'une "rue-parc"¹⁵ piétonne de 600 mètres située entre la gare et les quais.

10. bordeaux-euratlantique.fr - 11. <https://tinyurl.com/23b4d9sf> - 12. <https://tinyurl.com/5c66z6kp6> - 13. <https://tinyurl.com/3m8rbu7t> - 14. Réunion publique d'information, APSYS, 2 décembre 2022. - 15. <https://tinyurl.com/usb4c7b6>

ACCÉLÉRER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX ET DE LOGEMENTS INTERMÉDIAIRES

La hausse régulière du nombre d'habitants en Gironde exerce une pression croissante sur le marché du logement. Or la demande est bien supérieure à l'offre disponible. Les acteurs de l'immobilier soulignent notamment une forte baisse de la production de logements neufs sur le territoire girondin. D'après l'Atlas girondin 2023 de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, 12 200 logements ont été autorisés à la construction au cours de l'année 2023 en Gironde soit une baisse de 15 % par rapport à l'année 2022. Comme évoqué précédemment, les mises en chantier sont estimées à 8 900 logements en 2023, soit 2 400 de moins qu'en 2022, ce qui correspond à une baisse de 21 %. À noter cependant que ces baisses sont moins marquées qu'aux niveaux régional (-26 % de logements autorisés et - 17 % de logements commencés) et national (- 24 % de logements autorisés et 22 % de logements commencés). Cette tendance à la diminution de la production de logements semble toutefois s'inverser au sein de la métropole avec une hausse de 5 % du nombre total de logements autorisés en 2023 par rapport à 2022 grâce aux initiatives initiées par Bordeaux Métropole et qui sont poursuivis aujourd'hui.

Dans ce contexte de tension sur l'accès au logement, la demande locative est particulièrement forte. Selon une étude récente d'Action Logement Services (2024) la Gironde est le département le plus touché de la région en matière de tension locative, avec une moyenne de 36 salariés candidats pour chaque offre de logement publiée sur la plateforme de l'organisme.

En miroir, l'enquête menée par l'Institut Enterritoires et l'Institut Quorum¹⁶ auprès de

600 habitants girondins met en lumière une autre facette du problème : 24 % des répondants déclarent avoir déjà rencontré des difficultés pour accéder ou conserver un emploi en raison de la localisation de leur domicile. Cette proportion grimpe à 30 % chez les moins de 30 ans et chez les habitants résidant hors de la métropole bordelaise (contre 18 % des habitants de la métropole de Bordeaux). Autrement dit, la tension se concentre au cœur de la métropole, mais ses effets se font sentir en périphérie, où l'éloignement, la faible desserte en transports ou la rareté de l'offre accessible aggravent les inégalités d'accès à l'emploi.

Ce déséquilibre territorial est également visible dans la répartition des demandes de logements enregistrées par Action Logement Services, dont 90 % se concentrent sur cinq EPCI, au premier rang desquels Bordeaux Métropole (80 %), suivie du Bassin d'Arcachon Sud et Nord (3 % chacun), de la communauté de communes Jalle-Eau Bourde (2 %) et de la communauté d'agglomération du Libournais (2 %). Cette répartition reflète la structure actuelle du parc locatif social, encore très concentré dans les pôles urbains établis, en particulier Bordeaux, en lien avec leur rôle central en tant que principaux bassins d'emploi de la métropole. Autrement dit, les demandes affluent là où l'offre est déjà établie, accentuant leur saturation, faute de relais suffisants dans les autres communes.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), qui fixe un objectif de 25 % de logements sociaux parmi les résidences principales à l'horizon 2025, complétée par la loi 3DS du 21 février 2022 qui prolonge le dispositif au-delà de 2025 et renforce la marge de manœuvre des élus locaux pour adapter la production de logements sociaux aux spécifici-

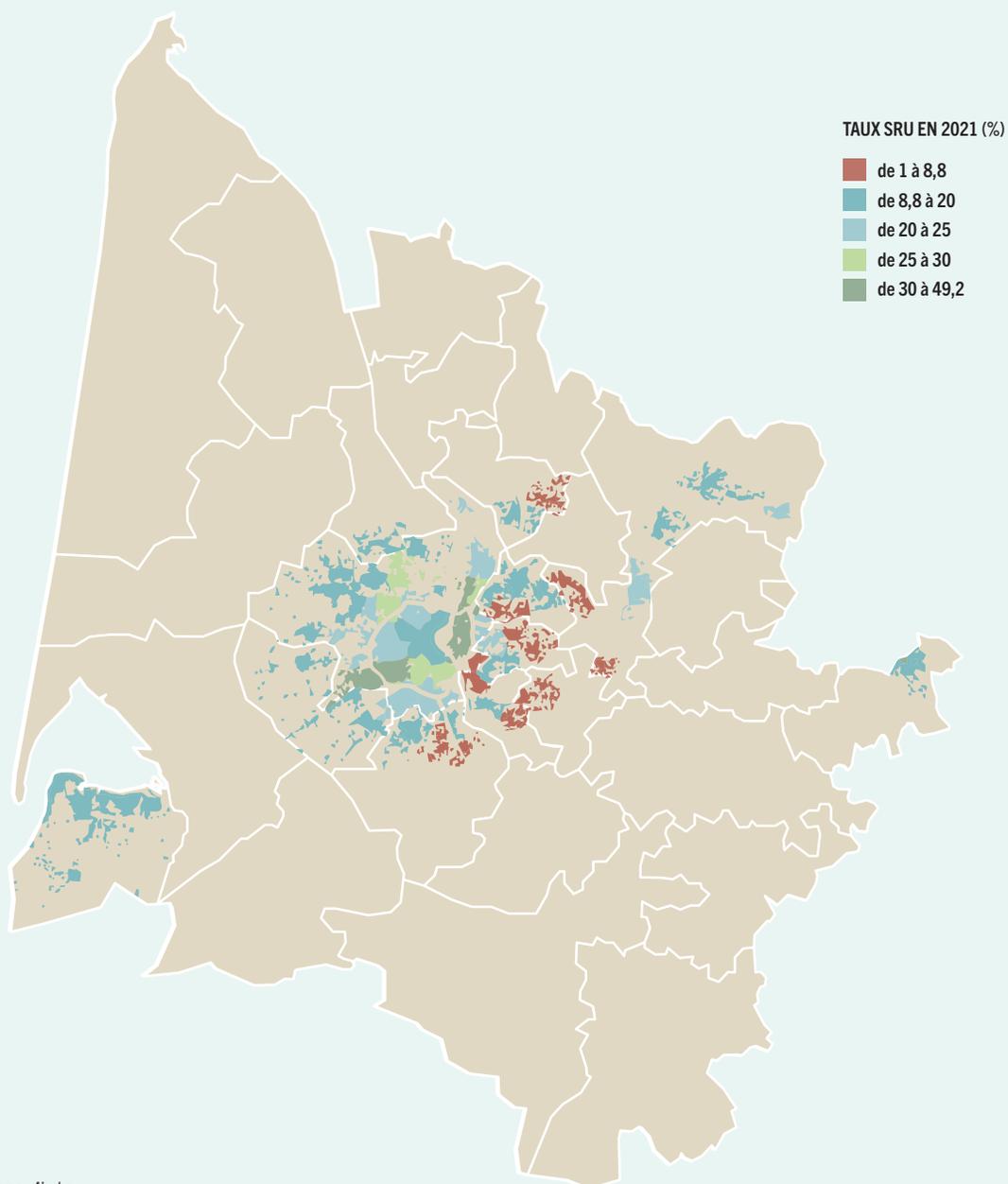
16. Pour une présentation complète des résultats de l'enquête, se reporter à la troisième partie.

“ On constate un écart malheureusement croissant entre les demandes de logements et ce que l’on produit de manière collective. Chaque année, environ 10 000 nouveaux habitants arrivent, dont une majorité d’habitants de moins de 30 ans. ”

Frédéric Talik,
Directeur Inter Régions
Sud-Ouest et AURA-IdF d’Erilia



RÉPARTITION DES LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX EN GIRONDE EN 2022



Source : A'urba

tés du territoire, vise justement à corriger ces déséquilibres. Pour y parvenir, il est nécessaire que l'effort de production soit mieux partagé entre l'ensemble des communes, y compris celles qui restent aujourd'hui en retrait. Ce rééquilibrage territorial permettrait non seulement de répondre à la demande croissante, mais aussi de favoriser une plus grande mixité sociale à l'échelle de la métropole.

Ce rééquilibrage implique de renforcer l'offre de logements sociaux dans les territoires qui en manquent et appelle à changer le regard porté sur ce type d'habitat, afin de renforcer son acceptabilité.

PROPOSITION 2

RENFORCER L'OFFRE DE LOGEMENTS SOCIAUX ET LEVER LES FREINS À SON DÉVELOPPEMENT

Pour accélérer la production de logements sociaux sur le territoire girondin, il est nécessaire de mobiliser un ensemble d'outils opérationnels et de renforcer les capacités d'ingénierie des collectivités. Le repérage du foncier disponible reste un prérequis incontournable, en particulier dans les territoires où les opportunités d'aménagement sont plus rares. Cela suppose d'articuler les ressources locales, comme celles de l'a'urba, qui éclaire les dynamiques foncières et les besoins en logements à l'échelle des bassins de vie, avec des dispositifs d'accompagnement comme ceux proposés par le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement), qui aide les communes à concevoir des projets de qualité, adaptés à leur morphologie urbaine et à leurs ambitions architecturales.

La montée en compétence des communes reste en effet une priorité : nombre d'entre elles, notamment dans les zones peu dotées en logements sociaux, manquent aujourd'hui de moyens pour identifier les opportunités

foncières, conduire une programmation adaptée, ou engager un dialogue constructif avec les bailleurs. C'est pourquoi le renforcement de l'ingénierie territoriale, notamment par l'accompagnement du Département ou via des structures spécialisées, est essentiel pour garantir une montée en puissance homogène sur l'ensemble du territoire.

Mais cette connaissance technique ne suffit pas si elle ne s'appuie pas sur une stratégie de portage foncier volontariste. Comme le soulignent plusieurs personnes auditionnées, l'Établissement Public Foncier (EPF) Nouvelle-Aquitaine, bien que stratégique, reste encore sous-mobilisé pour garantir des réserves foncières à vocation sociale. Son action pourrait être renforcée via des conventions de partenariat plus ciblées avec les EPCI et les départements, intégrant des objectifs de production sociale.

Enfin, si le cœur des politiques sociales de l'habitat reste tourné vers les besoins des ménages modestes, certains territoires girondins sont confrontés à des besoins spécifiques, en particulier dans le secteur littoral ou viticole. La question du logement saisonnier doit être appréhendée comme une composante à part entière de la stratégie territoriale du logement : sans relever du logement social au sens strict, elle appelle une réponse publique coordonnée, dans une logique de complémentarité. Il s'agit ici de faciliter la construction de logements temporaires, modulables, accessibles, portés par des partenariats innovants entre collectivités, employeurs et opérateurs.

En parallèle, il est indispensable de lever les freins à l'acceptabilité locale, encore très présents dans certains territoires. Le logement social souffre en effet encore d'une image négative qui freine son développement, notamment dans les territoires où il est peu implanté. Pour lever ce frein, un travail de communication et de pédagogie s'impose : il faut rappeler que,

selon l'Atlas de la DDTM¹⁷ de la Gironde (2023), 68 % des ménages girondins étaient éligibles au logement social en 2019, ce qui montre que ce type d'habitat d'adresse à une large part de la population, loin des stéréotypes qui lui sont parfois associés.

Il revient aux élus et aux acteurs du logement de valoriser le rôle structurant du logement social dans les parcours résidentiels, en adoptant une approche globale de l'aménagement, intégrant dès la conception les questions de mobilité, d'accès aux services, de qualité architecturale, de durabilité et de lien social. Renforcer la visibilité de ces réalisations est un levier clé pour améliorer l'acceptabilité locale et favoriser une répartition plus équilibrée de l'offre sur le territoire girondin.

Il est important de rappeler que, malgré les réticences exprimées localement face à certains projets, une large part des habitants girondins se montre favorable au développement du logement social dans leur commune. Selon les résultats de notre enquête auprès des habitants girondins, 37 % des répondants – dont 46 % des demandeurs d'emploi et des personnes au foyer – estiment ce développement « *nécessaire* », et 42 % le jugent « *adapté à la situation actuelle* ». Seuls 12 % des interrogés considèrent ce développement comme « *inutile* » et 10 % comme « *préoccupant* ». Ces résultats montrent qu'il existe un socle d'adhésion important, qui peut être consolidé à condition d'associer les habitants aux projets, d'améliorer la qualité des réalisations et d'assumer un discours politique plus clair sur les enjeux d'inclusion et de solidarité territoriale.

PROPOSITION 3

CRÉER DES INCITATIONS À LA PRODUCTION DE LOGEMENTS INTERMÉDIAIRES

Au-delà de la seule question du logement social, une autre difficulté émerge : celle des ménages aux revenus trop élevés pour y prétendre, mais insuffisants pour accéder au marché privé. Ce dernier représente une part importante des modes d'habitat puisque le logement privé locatif représentait 37 % des résidences principales dans la métropole bordelaise en 2017¹⁸. Or, selon les données de l'Observatoire des loyers, le loyer médian dans la ville de Bordeaux¹⁹ est de 12,3 euros par mètre carré en 2023, contre 10,5 euros en 2015, soit une augmentation de près de 20 % sur la période. Les résultats de notre enquête vont dans le même sens puisque près de la moitié des personnes interrogées, qu'elles résident au sein ou en dehors de la métropole, estiment que les loyers pratiqués sur leur territoire sont « trop chers ». Cette préoccupation se reflète dans les priorités exprimées : 37 % des personnes consultées estiment, en effet, que la réduction ou la régulation du coût du logement devrait constituer l'axe prioritaire de l'action publique en matière de logement.

Selon notre enquête, 48 % des Girondins estiment que les loyers pratiqués sont « trop chers » sur leur territoire.

Les tensions sont toutefois très localisées dans la ville de Bordeaux : alors que l'on relève une hausse de 13,6 % du nombre de logements dans le parc locatif privé à l'échelle de la métropole, cette augmentation est seule-

17. Direction Départementale des Territoires et de la Mer

18. Les logements privés en location dans Bordeaux Métropole, A'Urba, mai 2021.

19. Nous ne disposons de données à l'échelle de la Métropole bordelaise.

ment de 1,7 % dans la commune de Bordeaux contre 31 % dans le reste du territoire métropolitain. Ce décalage s'explique naturellement par une capacité plus limitée de production neuve dans la ville-centre, où le foncier disponible est rare et fortement valorisé. C'est dans ce contexte que Bordeaux Métropole a mis en œuvre l'encadrement des loyers dans la ville de Bordeaux, une mesure expérimentale visant à limiter certains excès du marché locatif privé, en régulant les niveaux de loyers à la relocation ou à la première mise en location.

Toutefois, cette mesure de régulation ne suffit pas à résoudre les difficultés d'accès au logement pour une partie croissante de la population. De nombreux ménages, exclus du logement social mais pénalisés par les niveaux de loyer du marché privé, se retrouvent sans solution adaptée. Ce déséquilibre souligne l'urgence de développer une offre de logement intermédiaire complémentaire, accessible aux classes moyennes, et répondant à des exigences de qualité urbaine.

Un levier intéressant consisterait à stimuler le recours au dispositif de Logement Locatif Intermédiaire (LLI), notamment auprès des investisseurs privés. Créé en 2014, il vise à soutenir la construction de logements aux loyers modérés dans les zones où la demande dépasse largement l'offre immobilière. Réservé aux bailleurs institutionnels jusqu'en 2023 le LLI est accessible aux investisseurs particuliers depuis 2024. Il permet aux investisseurs, sous certaines conditions dont l'engagement de location pour une durée de 20 ans et le respect des plafonds de loyers et de revenus des locataires, d'investir dans des biens locatifs en bénéficiant d'un taux de TVA réduit de 10 % et d'un crédit d'impôt équivalent au montant de la taxe foncière sur une durée pouvant aller jusqu'à 20 ans. Avec la fin du dispositif Pinel le LLI peut s'imposer d'une part comme un moyen de favoriser les investissements

locatifs, avec l'avantage qu'ils présentent des garanties solides de sécurité et de rentabilité, et comme une solution pour créer davantage de logements intermédiaires d'autre part.

FAIRE ÉVOLUER LE CADRE RÉGLEMENTAIRE POUR LEVER CERTAINS FREINS À LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

Si la réponse à la crise du logement passe en grande partie par une mobilisation des acteurs locaux, elle suppose également une évolution du cadre législatif national, dont certains mécanismes freinent aujourd'hui la mise en œuvre effective des politiques d'aménagement. Dans les territoires en tension, la production de logements accessibles nécessite une meilleure coordination entre les objectifs de construction et les exigences de protection environnementale, patrimoniale et juridique. Le chantier législatif est donc un levier complémentaire des politiques locales : il ne s'agit pas de relâcher les exigences, mais de rendre plus fluide, lisible et cohérente la chaîne de décision.

À ce titre, la question des permis de construire est emblématique des blocages identifiés. La procédure d'élaboration et d'instruction reste souvent longue, lourde et opaque. Les délais, bien que réglementés, s'étendent en pratique bien au-delà de ce qui est prévu, notamment en raison de la complexité des pièces à fournir, de la superposition de contraintes réglementaires, et du manque de fluidité dans les échanges entre porteurs de projets et administrations. Les coûts d'instruction, par ailleurs, demeurent très variables selon les communes et peu lisibles pour les opérateurs, ce qui nuit à l'anticipation budgétaire des projets et à leur équilibre économique.

À l'échelle de Bordeaux Métropole, la Commission Métropolitaine des Avant-Projets (CMAP)

qui est applicable sur certaines communes, a été pensée comme un outil d'harmonisation et de dialogue qui vise à fluidifier l'amont des projets en favorisant une meilleure coordination entre les acteurs publics et les porteurs de projets. Mais si cette instance permet d'anticiper certains blocages techniques ou réglementaires, elle ne peut répondre aux freins structurels plus profonds liés au cadre national des autorisations d'urbanisme. En effet, les permis de construire et autres actes d'instruction restent encadrés par des procédures à l'échelle nationale, souvent rigides, dont les délais, les modalités de recours ou la complexité administrative freinent concrètement la réalisation des projets.

L'État a aussi un rôle à jouer pour inciter, voire contraindre, certaines communes très en dessous des critères de la loi SRU. En effet, si le travail de pédagogie à mener sur l'image du logement social n'est pas à négliger, il est souhaitable que des évolutions réglementaires interviennent en parallèle pour changer l'orientation des acteurs sur la question. Aussi, les dispositions de la loi SRU, qui pose l'obligation pour les communes importantes de présenter un taux de logements sociaux supérieur à 20 ou 25% selon les conditions, pourraient être renforcées pour dissuader encore davantage les communes qui ne répondent pas à ces exigences sur le territoire.

Un autre frein à la construction de logements tient à l'évolution récente de la jurisprudence en matière d'expropriation, dont les décisions tendent à renforcer la protection des propriétaires, au détriment de la capacité des aménageurs à mobiliser du foncier à un coût soutenable. Ces jugements, désormais plus favorables aux expropriés, entraînent une hausse significative des prix d'acquisition. Ce niveau d'indemnisation, parfois aligné sur le prix de revente final du foncier, remet en cause l'équilibre économique des opérations d'amé-

nagement : la marge historiquement dégagée entre l'achat et la cession du terrain, qui finançait les espaces publics, la qualité architecturale, la mixité ou les équipements, tend à disparaître. Les aménageurs se retrouvent contraints d'arbitrer entre coût du foncier et ambition urbaine, au risque de produire des projets appauvris.

PROPOSITION 4

EXPÉRIMENTER DES "TERRITOIRES TESTS" DE SIMPLIFICATION RÉGLEMENTAIRE POUR FAVORISER L'INNOVATION EN MATIÈRE DE LOGEMENT

Parmi les pistes évoquées pour lever les freins à la production de logements, l'idée de créer des territoires d'expérimentation suscite un intérêt croissant. Dans un contexte marqué par des besoins en logements non satisfaits et une complexité croissante des procédures, certains acteurs proposent, en effet, de tester, sur des périmètres particulièrement en tension, un allègement temporaire et encadré de certains aspects réglementaires, afin de faciliter l'émergence de projets innovants. Il s'agirait ainsi d'offrir à certains territoires la possibilité de déroger à certaines normes ou procédures, de façon contrôlée, pour expérimenter, évaluer et éventuellement adapter les règles à l'échelle nationale.

À titre d'exemple, l'Université de Bordeaux a déployé un living lab dédié à l'habitat étudiant, à travers le projet IMAGO, financé dans le cadre d'un programme national de recherche. IMAGO propose un prototype de logement conçu, habité et évalué en conditions réelles par des étudiants, chercheurs et professionnels. Ces expérimentations intègrent explicitement les sciences humaines et sociales pour mieux comprendre les publics visés et les leviers de l'acceptabilité locale.

Certains grands projets d'aménagement, comme Bordeaux-Euratlantique, peuvent faire figure de modèle d'aménagement innovant, à travers la mise en œuvre de démarches ambitieuses en matière de qualité architecturale, de durabilité ou d'innovation dans la construction (bâtiments bois de grande hauteur, matériaux biosourcés, chantiers bas carbone). Mais ces initiatives s'inscrivent dans le cadre réglementaire existant, sans dérogation

formelle aux règles nationales d'urbanisme ou d'instruction. D'où l'intérêt de réfléchir à de véritables territoires tests, autorisés à expérimenter des assouplissements temporaires et ciblés, dans une logique d'innovation encadrée. Une telle démarche permettrait d'explorer concrètement de nouvelles manières de produire du logement et de réduire les délais et les surcoûts associés.

PRIORITÉ 2

Promouvoir une nouvelle ambition urbanistique de densification urbaine

Face à la raréfaction des terrains constructibles, la densification urbaine s'impose comme un levier essentiel pour structurer le développement de la métropole de Bordeaux, alors même que, l'aménagement autour de Bordeaux a été historiquement marqué par un phénomène d'étalement urbain qui se traduit par une densité de population inférieure à celles observées dans des métropoles comparables : selon l'agence d'urbanisme AUAT²⁰, Toulouse Métropole a une densité de 1 710 habitants par km², alors que Bordeaux Métropole concentre seulement 1 385 habitants par km².

Ainsi, la métropole de Bordeaux cherche à réorienter son développement vers une ville plus

compacte, plus accessible et plus durable, en limitant notamment l'artificialisation des sols. Dans cette optique, elle mise sur des leviers de densification maîtrisés, ciblés sur les zones de projet (voir encadré), à l'image de la surélévation des bâtiments existants.

“ C'est la densification, la transformation de l'existant ou l'étalement urbain, c'est inévitable. ”

Sébastien Thonnard, Directeur de la délégation régionale Nouvelle-Aquitaine d'Action Logement Services

20. Agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse aire métropolitaine

LA JALLÈRE : UN NOUVEAU QUARTIER À VIVRE AUX PORTES DE BORDEAUX

Le projet d'aménagement du quartier de la Jallère en cours au sein de la métropole est un cas concret qui montre de quelle manière est-ce que les opérateurs sur le territoire sont en mesure de soutenir la création de logements sociaux dans une perspective globale qui repose sur des engagements forts et innovants en matière sociale et environnementale.

Ce projet d'aménagement porte sur 50 000 m² d'immeubles existants aujourd'hui vacants à réhabiliter et à transformer en plus de la création de 100 000 m² de constructions neuves sur des sols déjà artificialisés. Le quartier d'environ 35 hectares à proximité de Bordeaux Lac a jusqu'ici toujours eu une vocation strictement économique, sans logement et donc sans habitant. De ce fait l'objectif principal du projet d'aménagement porte sur la capacité à "faire quartier" alors que le futur quartier devrait concentrer à terme 2 000 à 3 000 logements, destinés à des familles, étudiants, jeunes actifs et seniors. et être situé à 25 minutes de l'hypercentre de Bordeaux grâce à la ligne C du tramway.

L'ambition est d'aménager un quartier à vivre exemplaire en misant sur :

- Une construction sobre et décarbonée (en utilisant des matériaux recyclés par exemple).
- La mixité et la convivialité de l'espace avec 1 200 logements familiaux et 1 500 logements dédiés aux étudiants, actifs et jeunes seniors.
- La production locale d'énergie renouvelable.
- Les déplacements à vélo et à pied au sein du quartier pour diminuer les pollutions liées aux mobilités.

- La présence de services et d'acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS).

Pour définir des objectifs et la marche à suivre le projet d'aménagement a mis en place une concertation entre novembre 2023 et avril 2024 associant les habitants de nouveaux quartiers de Bordeaux pour qu'ils puissent faire leur retour d'expérience. Sur le plan opérationnel le projet est dirigé par trois acteurs principaux. Bordeaux Métropole pour l'accompagnement de l'opération d'aménagement, les équipements et espaces publics métropolitains et la concertation réglementaire (avec Bordeaux Métropole Aménagement). La Ville de Bordeaux pour les équipements de compétence communale et pour la consultation citoyenne. Urbain des Bois, aménageur et représentant des propriétaires fonciers.

L'aménagement du quartier de la Jallère a été retenu par le gouvernement pour intégrer le dispositif national "Territoires engagés pour le logement" avec à la clé une accélération de la production de logements à l'horizon 2027 et une amplification de la production de logements sociaux. Sur les 22 projets retenus en France métropolitaine et en outre-mer la métropole bordelaise en compte deux (avec Bordeaux Euratlantique) témoignant des besoins sur le territoire d'une part, et de la qualité notamment environnementale de ces projets d'autre part.

En parallèle des opérations de densification urbaine, l'optimisation du bâti déjà existant est un enjeu essentiel. Cette optimisation relève notamment de la recherche de gisements fonciers permettant de densifier le tissu métropolitain via l'identification de bâtiments pouvant être rénovés ou transformés en logements. Il s'agit donc d'identifier des logements potentiels dans le parc immobilier existant, de promouvoir leur transformation dans ce sens et de favoriser l'occupation de longue durée pour les résidents girondins.

DENSIFIER LE BÂTI DANS UN CONTEXTE DE FONCIER TRÈS TENDU

Pour lutter contre l'étalement urbain, il convient en premier lieu de favoriser la verticalité dans les opérations de construction de nouveaux logements là où c'est pertinent. La construction d'immeubles surélevés permettrait de densifier et de reconfigurer certaines zones résidentielles. Les opérations dites de "mixité verticale" présentent plusieurs avantages dans ce sens. Elles consistent à intégrer plusieurs fonctions à un même projet immobilier, par exemple en regroupant des logements et des espaces dédiés à des activités commerciales ou de service. Cette mixité fonctionnelle constitue, d'une part, un levier de rentabilité pour les promoteurs immobiliers tout en optimisant le potentiel constructible d'un terrain. Et, d'autre part, elle permet de revitaliser des zones peu denses, de centraliser et de mutualiser des activités et des services pour les résidents et de limiter les déplacements (notamment l'autosolisme). Un exemple emblématique et prometteur de mixité verticale est le projet Épure à Lyon : sur un terrain de seulement 2 000 mètres carrés, sont

superposés une école, 4 500 mètres carrés de bureaux et 20 logements locatifs logements, illustrant une forme aboutie de mixité verticale et de densification sobre, pensée pour répondre aux défis fonciers, environnementaux et sociaux de la métropole. Dans le contexte girondin, ce type d'opération pourrait constituer une réponse stratégique aux "villes-dortoirs" ou quartiers mono-fonctionnels, en permettant de concentrer services, mobilité et logements au sein de projets transversaux, près des transports et des équipements.

Par ailleurs, plusieurs études (Puca, 2012, Ghafouri, 2016) soulignent que la mixité fonctionnelle, notamment verticale, représente un pilier de la ville compacte, contribuant à la réduction de la consommation foncière, à la mixité sociale, et à la qualité urbaine. Toutefois, ces études alertent aussi sur les risques d'allongement des délais et de surcoûts inhérents à ces opérations. Le défi est donc de conjuguer densité, qualité architecturale et équilibre économique.

La parcellisation du foncier et la surélévation du bâti existant sont deux autres leviers complémentaires de densification douce²¹ à activer en Gironde.

La division parcellaire, sur certains secteurs, permet de densifier les zones pavillonnaires, très présentes sur le territoire, tout en répondant à la demande de maisons individuelles. Elle rend possible des projets à coût modéré, portés sans promoteurs, et offre aux propriétaires un moyen de valoriser leur patrimoine en l'adaptant.

La surélévation, quant à elle, se révèle particulièrement pertinente dans les secteurs déjà denses, où la tension sur le logement est

21. La densification douce désigne l'augmentation progressive du nombre de logements dans un tissu urbain existant, sans transformation radicale du paysage urbain ni rupture avec le bâti environnant.

la plus forte. Elle présente un intérêt particulier pour le parc des bailleurs sociaux, dont les immeubles, se prêtent bien à ce type d'intervention notamment en raison de deux atouts majeurs : d'une part, la structure constructive robuste de nombreux immeubles sociaux – souvent en béton armé – facilite techniquement l'ajout d'étages ; d'autre part, la gouvernance unifiée de ces immeubles, sans copropriété, simplifie considérablement les démarches administratives et les prises de décision. Bordeaux Métropole mène actuellement un audit du bâti pour évaluer le potentiel de surélévation du bâti existant. À Lyon, une étude similaire conduite sur 2 200 immeubles de logements sociaux a révélé que 13 % d'entre eux pouvaient être réhaussés, représentant un gisement estimé à 3 000 logements supplémentaires. Afin d'encourager ce type d'opérations, le plan logement, adopté en juin 2024 par la métropole prévoit de cofinancer les études de surélévation portées par les bailleurs sociaux. Ce levier mérite donc être exploré à l'échelle girondine, à condition de mobiliser les moyens techniques, financiers et les compétences nécessaires à leur réalisation.

PROPOSITION 5

COMBINER CONSTRUCTION NEUVE VERTICALE ET OPÉRATIONS DE DENSIFICATION DOUCE

Limiter l'étalement urbain et promouvoir la densification implique de repenser les politiques d'urbanisme, en adaptant notamment les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les PLU. En l'état actuel, une densité minimale est fixée dans les SCoT, laquelle se traduit ensuite dans les PLU pour réduire l'impact des nouvelles constructions sur l'environnement. On pourrait imaginer que les documents cadres d'urbanisme fixent des objectifs chiffrés de densification à atteindre en fonction des besoins en logements. Ces objectifs seraient accessibles en imposant

un coefficient d'occupation des sols minimal aux nouvelles constructions et en posant une obligation d'atteindre un niveau minimal de renouvellement urbain avant de délivrer des permis de construire sur des zones non artificialisées.

À ce titre, la surélévation constitue un levier à mobiliser, à condition d'un cadre réglementaire adapté. Le PLU joue ici un rôle déterminant en fixant les hauteurs maximales autorisées. Or, dans de nombreuses communes, ces règles restent peu compatibles avec le développement de la surélévation. Il serait donc pertinent d'identifier les secteurs propices à ce type d'intervention et de lever les freins réglementaires existants.

L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE LA DENSIFICATION, CONDITION DE SA RÉUSSITE

Les opérations de densification posent un enjeu central d'acceptation par les habitants. En effet, la densification urbaine touche à des éléments sensibles du cadre de vie : promiscuité, réduction des espaces verts, pression sur les équipements publics ou encore modification des formes urbaines. Pour autant, comme le souligne une étude du Cerema (2021), l'acceptabilité de la densification ne dépend pas uniquement de la densité mesurée, mais avant tout de la qualité urbaine du projet, des aménités offertes (espaces verts, services de proximité) et du niveau de concertation préalable. Penser la densification implique donc une approche systémique qui améliore – ou au minimum ne détériore pas – la qualité de vie des habitants, tout en permettant de construire leur adhésion au projet. L'enjeu est ainsi de penser la densification non comme une logique de « remplissage » ou comme une contrainte, mais comme une véritable politique d'aménagement, pilotée et maîtrisée,

à l'image de ce qui est expérimenté dans des villes comme Libourne, qui a su conjuguer renouvellement urbain, valorisation du foncier public et production de logements diversifiés dans le cadre d'opérations coordonnées.

C'est dans cette perspective que s'inscrit le concept de "ville du quart d'heure", développé par l'urbaniste Carlos Moreno et adopté par plusieurs grandes métropoles, dont Paris, Milan ou Ottawa. Il repose sur un principe simple mais structurant : permettre à chacun d'accéder en moins de 15 minutes à pied ou à vélo à l'ensemble des fonctions essentielles de la vie quotidienne (se loger, travailler, se soigner, se nourrir, apprendre, s'épanouir). Cette approche réhabilite la proximité comme levier de soutenabilité et de résilience urbaine, et suppose une densité suffisante pour soutenir un tissu de commerces, de services publics et de transports efficaces.

64 % des répondants se déclarent «*tout à fait*» ou «*plutôt*» prêts à accepter des projets de densification près de chez eux.

Les résultats de l'enquête conduite par l'Institut Enterritoires auprès des habitants de Gironde indiquent que la densification suscite des opinions nuancées mais globalement ouvertes, qu'il s'agisse de constructions supplémentaires ou de surélévations. À l'inverse, un quart des personnes interrogées y sont plutôt réticentes, et 12 % s'y opposent frontalement. Ce socle d'acceptabilité reste significatif, mais met en lumière la nécessité d'un travail d'accompagnement et de pédagogie sur les enjeux de transformation urbaine.

L'analyse par profils révèle des écarts importants : les plus jeunes (18–29 ans) sont très

majoritairement favorables (plus de 80 %), tandis que l'adhésion décroît nettement avec l'âge, tombant sous les 60 % chez les plus de 60 ans. Par ailleurs, une part significative des personnes les plus hostiles (28 % des répondants se déclarant «*pas du tout prêts*») appartient aux catégories socioprofessionnelles supérieures, ce qui interroge sur la manière dont les représentations de la densité varient selon les positions sociales et résidentielles. Cela rappelle également que l'acceptabilité des projets de densification ne peut être dissociée des conditions concrètes de leur mise en œuvre.

PROPOSITION 6

ASSOCIER LES HABITANTS AUX PROJETS DE DENSIFICATION POUR RENFORCER L'ACCEPTABILITÉ LOCALE

L'adhésion des habitants constitue un levier essentiel pour la réussite des opérations de densification. Cela suppose de les associer étroitement aux projets urbains, dès la phase de conception, à travers des démarches de concertation, de co-construction ou de pédagogie territoriale. Cette implication permet de mieux prendre en compte les attentes locales, de désamorcer les réticences, et de faire émerger des projets plus adaptés et mieux acceptés.

Certaines démarches expérimentales, à l'image des projets de division parcellaire initiés par des habitants eux-mêmes, comme ceux soutenus ponctuellement par l'association Ville Vivante en Gironde, témoignent d'un intérêt croissant pour une densification "par le bas", fondée sur l'initiative citoyenne. Toutefois, ces démarches, si elles peuvent jouer un rôle complémentaire, ne sauraient constituer une réponse d'ampleur face aux besoins massifs de production de logements. Leur portée reste limitée et doit être articulée à des stratégies

L'EXEMPLE DU CREUSOT-MONTCEAU : TRANSFORMER LES PARCELLES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE LOGEMENT

Depuis 2016, la communauté urbaine du Creusot-Montceau (CUCM) expérimente une démarche innovante de densification urbaine baptisée "Bimby" – *Build In My BackYard*. Celle-ci repose sur un principe simple : accompagner les propriétaires dans la transformation de leur parcelle afin de produire de nouveaux logements, sans artificialiser de nouveaux sols. La démarche prend appui sur les aspirations et les capacités des habitants eux-mêmes, considérés comme les premiers acteurs de la fabrique urbaine.

Soutenue techniquement par des urbanistes et architectes, la CUCM propose aux particuliers des entretiens gratuits, des modélisations 3D et un accompagnement tout au long du processus, de l'idée à la faisabilité réglementaire. D'abord menée à titre expérimental sur quelques communes, la démarche a été élargie dès 2019 à l'échelle intercommunale, avec plusieurs centaines de projets accompagnés.

d'aménagement plus globales, structurées à l'échelle intercommunale ou métropolitaine.

L'essentiel reste de renforcer le lien entre projet urbain et appropriation locale, en valorisant la qualité des aménagements, la mixité fonctionnelle, la présence de nature en ville, et les effets positifs de la densité.

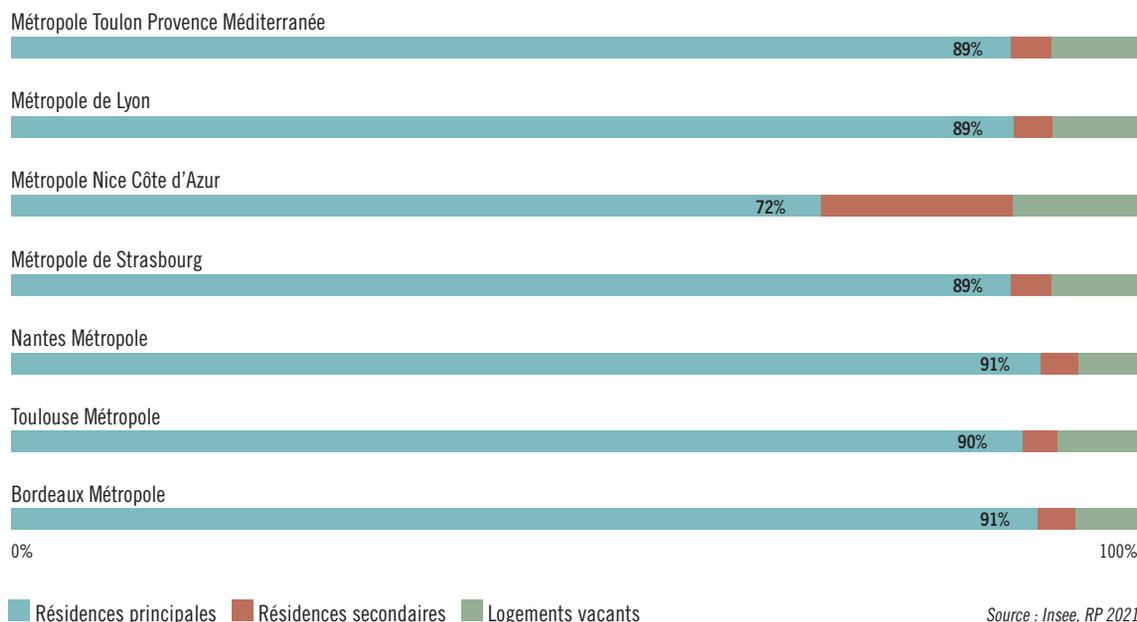
Elle a permis de mobiliser un important potentiel de densification douce dans les tissus pavillonnaires existants, souvent sous-exploités, tout en répondant à des besoins locaux de logements, en particulier pour les jeunes ménages ou les proches aidants.

La CUCM a ainsi démontré que la densification n'est pas nécessairement synonyme de verticalité ou de grands projets immobiliers. Elle peut aussi être progressive, inclusive, et portée par les habitants eux-mêmes, à condition de leur fournir un cadre lisible et un appui opérationnel. Cette démarche s'inscrit pleinement dans les objectifs nationaux de lutte contre l'artificialisation des sols (ZAN) et témoigne d'une capacité locale à innover dans la production de logements. Elle illustre aussi l'importance d'une ingénierie territoriale souple et partenariale, capable d'articuler expertise technique, mobilisation citoyenne et objectifs de transition écologique.

RECONSIDÉRER LES USAGES DU FONCIER EXISTANT

La mobilisation du parc immobilier existant constitue un levier complémentaire – certes minoritaire mais non négligeable – dans un contexte de fortes tensions sur l'offre de logements en Gironde et plus particulièrement à Bordeaux Métropole où la rareté du foncier et la pression sur le marché rendent précieuse toute surface disponible : chaque mètre carré compte.

PART DES RÉSIDENCES PRINCIPALES, SECONDAIRES ET DES LOGEMENTS VACANTS EN 2021 (EN POURCENTAGE)



En effet, si la construction neuve reste incontournable pour absorber la croissance démographique et répondre aux besoins structurels, l'activation des gisements déjà bâtis – bureaux vacants, logements inoccupés, bâtiments sous-utilisés – peut en effet contribuer à élargir l'offre sans artificialiser davantage les sols.

Comme mentionné plus haut, la vacance résidentielle reste contenue à l'échelle de Bordeaux Métropole mais aussi plus largement à l'échelle de la Gironde, estimée à 6 % en 2021, selon l'Insee. Cela traduit un parc immobilier relativement occupé, d'autant qu'une bonne partie des logements vacants sont dits « frictionnelles », c'est-à-dire que la vacance ne sera que de courte durée (changement d'occupants, travaux, etc.). Selon une étude de l'a'urba (2021), les vacances d'au moins deux ans représentent à peine plus de 1 % du parc

total de logements au sein de la Métropole de Bordeaux. Pour autant, ce chiffre masque des réalités très différentes : 61 % des logements vacants depuis au moins deux ans sont en effet concentrés dans le centre de Bordeaux. Certaines communes périphériques, comme Saint-Vincent-de-Paul, connaissent, quant à elles, un taux de vacance de longue durée relativement élevé mais dans lesquelles s'ajoute une contrainte d'inondabilité qui complexifie les travaux d'aménagement. Autre difficulté : les logements classés comme médiocres à très médiocres et détenus par des personnes morales sont particulièrement surreprésentés parmi les logements vacants, ce qui freine leur réactivation en raison de motivations patrimoniales ou spéculatives. Il convient toutefois de noter que les logements vacants sont souvent de petites typologies (T1 T2), répondant précisément à une demande locale importante.

PROPOSITION 7

ARTICULER LA TAXE SUR LES LOGEMENTS VACANTS (TLV) À UN PARCOURS LOCAL D'ACCOMPAGNEMENT À LA REMISE SUR LE MARCHÉ

La fiscalité peut devenir un levier efficace pour favoriser la location de longue durée et réduire la vacance persistante, à condition d'être mieux calibrée. La taxe sur les logements vacants (TLV), actuellement appliquée dans les zones tendues comme Bordeaux Métropole, a vu ses recettes fortement progresser ces dernières années – passant de 116 à 378 millions d'euros entre 2017 et 2024 au niveau national – sans pour autant entraîner une baisse significative du nombre de logements vacants. Dans un rapport publié en 2025, la Cour des comptes souligne ainsi le faible effet dissuasif de cette taxe, en raison de son application uniforme et déconnectée des réalités locales.

Pour renforcer son efficacité, il serait pertinent de mieux adapter la TLV aux dynamiques territoriales, en s'appuyant sur les recommandations du Cerema (2020) et les retours d'expérience locaux. Cela pourrait passer par une modulation de la taxe selon la durée de vacance ou la localisation du bien, avec par exemple une majoration spécifique dans les centres-villes anciens, où la vacance structurelle est souvent plus difficile à résorber. À l'inverse, une exonération temporaire pourrait être envisagée pour les propriétaires qui s'engagent dans un parcours de remise en location ou de rénovation, *via* un conventionnement avec la collectivité.

Surtout, la TLV devrait être étroitement articulée à des dispositifs incitatifs complémentaires, afin de transformer une logique purement punitive en levier de réactivation du parc vacant. Cette articulation, aujourd'hui inexistante dans la plupart des territoires,

pourrait prendre la forme d'un couplage automatique entre l'application de la TLV et la proposition d'un accompagnement à la remise sur le marché, incluant un diagnostic technique, une orientation vers les aides existantes (ANAH, OPAH, pass rénovation), et la possibilité d'une prime de sortie de vacance conditionnée à la relocation effective. Comme le soulignent à la fois la Cour des comptes et le Cerema, un tel couplage permettrait non seulement de rendre la taxe plus lisible et plus acceptable, mais aussi d'accélérer la remise en usage effective des logements vacants, notamment ceux détenus par des personnes morales ou situés dans les secteurs les plus en tension.

Enfin, les études menées sur le sujet mettent en avant la nécessité préalable de bâtir une connaissance fine et localisée des causes de la vacance de longue durée sur le territoire. La mise en place d'un Observatoire de la vacance permettrait de renforcer le diagnostic local et le repérage précis des logements vacants, sur le modèle de l'observatoire mis en place par la Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées.

Un autre levier à activer pour répondre aux tensions sur le logement est la transformation de bureaux en logements.

La généralisation du télétravail et la réorganisation de certaines activités ont conduit à libérer un certain nombre de surfaces tertiaires, en particulier dans les zones périphériques ou récemment urbanisées. À l'échelle de Bordeaux Métropole, le taux de vacance des immeubles tertiaires est estimé à 7,9 % au premier trimestre 2025 selon l'OIEB, soit un niveau supérieur au seuil d'équilibre généralement admis (environ 5 %). Certains secteurs présentent des taux bien plus élevés : 10,3 % au sud de la métropole ou 9,4 % à l'ouest, révélant un gisement potentiel de reconversion. À l'inverse, les zones les plus centrales comme la

rive droite (5,1 %) ou la ville de Bordeaux (5,8 %) affichent des niveaux de vacance plus contenus à l'exception du secteur Euratlantique qui présente un taux de 13,5 %.

Ce contexte de vacance tertiaire doit être envisagé comme une opportunité stratégique, notamment pour répondre à la demande croissante de logements étudiants, dans une métropole où cette population est en forte augmentation et confrontée à des difficultés d'accès au logement. La métropole se mobilise déjà sur cette problématique notamment à travers les travaux du Comité Opérationnel et Partenarial de Bordeaux Métropole qui ont conduit à la signature d'un contrat d'objectifs et d'orientations pour le logement étudiant à échéance de 2030 avec les partenaires locaux. Cette démarche a permis de renforcer les outils d'observation de l'offre dédiée au logement étudiant et de produire du logement étudiant pour atteindre l'objectif de 6 000 nouveaux logements étudiants conventionnés sur la période 2020-2030. Il est intéressant de relever que la typologie des bureaux se prête souvent bien à la création de logements de petite surface, adaptés à ces publics jeunes.

Cependant, les opérations de transformation restent techniquement coûteuses et juridiquement complexes, en raison des contraintes du bâti, des normes de sécurité et d'accessibilité, mais aussi des dispositions réglementaires inscrites dans les documents d'urbanisme. Pour lever ces freins et faciliter la transformation des bureaux en logements, une très récente loi du 16 juin 2025 permet aux maires (ou aux présidents d'intercommunalités) de déroger, au cas par cas, aux destinations prévues dans le PLU pour les changements de destination en vue de créer du logement. La loi prévoit aussi d'étendre aux opérations de transformation de locaux d'activité en habitations la possibilité de faire financer par un porteur de projet, via une convention de projet urbain partenarial (PUP), certains équipements publics nécessaires à la réalisation du projet, ainsi que la création d'un permis de construire à destinations successives pour permettre d'anticiper et de faciliter la transformation de bureaux en logements dès leur construction. Aussi cette même loi favorise la création de logements étudiants en permettant aux Centres Régionaux des Œuvres Universitaires et Scolaires (CROUS) de recourir de façon pérenne aux marchés publics de conception-réalisation.

3 QUESTIONS À...

Christine Bost, Présidente de Bordeaux Métropole



« La dynamique de coopération entre Bordeaux Métropole et ses plus proches territoires voisins a été très clairement érigée en priorité politique. »

Madame la Présidente, dans un contexte de forte tension immobilière, comment Bordeaux Métropole entend-elle développer une offre de logements accessibles pour les actifs, y compris en dehors du centre, là où les besoins sont forts et les opportunités foncières encore possibles ?

Notre pays traverse une crise du logement particulièrement aiguë, qui impacte directement la capacité des entreprises à recruter, mais aussi la qualité de vie des habitants.

Les prix élevés et le manque de logements disponibles obligent certains salariés à recourir à des solutions précaires, comme dormir dans leur voiture. Cela touche notamment les personnels indispensables au bon fonctionnement des services publics, comme les soignants, les conducteurs de bus ou les assistantes maternelles.

Il est ici l'enjeu à Bordeaux Métropole : faire en sorte que ceux qui souhaitent vivre sur la métropole le puissent et offrir un logement corrélé aux capacités financières des ménages, sinon on réserve la ville à ceux qui ont les moyens.

En ce sens, nous menons une politique volontariste et investissons massivement, nous avons accru notre accompagnement financier auprès des bailleurs sociaux et vendons des terrains métropolitains avec des décotes foncières pour y construire des logements accessibles. Nous portons également de nombreuses opérations d'aménagement notamment Euratlantique

et venons de lancer un ambitieux programme pour entretenir la dynamique, sur les portes métropolitaines par exemple.

Cette stratégie vise à fluidifier les parcours résidentiels, réduire les inégalités territoriales et limiter les déplacements domicile-travail.

Le RER métropolitain (ou SERM) est présenté comme un levier majeur de transformation. Comment ce projet peut-il contribuer à améliorer les conditions de mobilité des actifs, notamment en facilitant l'accès à l'emploi depuis les territoires périurbains et les centralités secondaires ?

Le RER métropolitain constitue une véritable révolution pour la mobilité dans le département et dans l'agglomération bordelaise. Il faut toujours rappeler qu'il comporte deux volets : ferroviaire, le train et routier, les cars express. C'est donc un maillage de tout le territoire qui est proposé à terme pour faciliter les trajets domicile/travail. En offrant une alternative rapide, régulière et fiable aux déplacements en voiture, il ouvre des perspectives nouvelles pour les salariés vivant en périphérie ou dans les communes environnantes, c'est un enjeu de justice sociale et territoriale.

Ce projet participe à rééquilibrer l'attractivité territoriale, en permettant à davantage d'actifs d'accéder à des emplois dans toute la métropole sans subir la contrainte des longs trajets quotidiens. Le RER renforce ainsi la cohésion territoriale, favorise une meilleure

répartition des logements et des emplois, et contribue à limiter les embouteillages et la pollution inhérente à l'utilisation de la voiture.

Face à des enjeux qui dépassent ses frontières, comment Bordeaux Métropole travaille-t-elle avec les intercommunalités, les communes et les acteurs économiques pour mieux articuler les politiques de logement, de mobilité et d'emploi ?

La dynamique de coopération entre Bordeaux Métropole et ses plus proches territoires voisins a été très clairement érigée en priorité politique au cours de ce mandat, par Alain Anziani et moi-même. C'est à mon avis la réponse la plus adaptée aux enjeux d'interdépendance entre territoires. Les sujets du logement, de la mobilité et de l'emploi sont intrinsèquement liés et nécessitent de s'affranchir des limites administratives et géographiques pour être pensés à la véritable échelle des enjeux abordés, celle des territoires vécus par nos concitoyens.

Il apparaît primordial de construire un dialogue solide, entre égaux, avec tous les partenaires, dont les acteurs économiques, pour élaborer des solutions intégrées. La démarche menée par l'Institut Enterritoires va dans ce sens, en cela, elle est intéressante et inédite : mettre toutes les parties prenantes autour de la table pour trouver des solutions en matière de logement et de mobilité pour faciliter l'emploi.

PRIORITÉ 3

Favoriser l'accès au logement

L'accès effectif au logement, au-delà des seules dynamiques de construction, se heurte aujourd'hui à une saturation croissante de l'offre disponible, qu'il s'agisse du parc social ou privé. Selon l'Atlas départemental de la DDTM de la Gironde (2023), le taux de pression dans le logement social atteint 5,75 demandes pour une attribution en Gironde (contre 5 en moyenne nationale). Ce déséquilibre est renforcé par une baisse marquée de la mobilité dans le parc social : selon l'a'urba (2021), le taux de rotation dans les logements locatifs sociaux est passé de 10,2 % en 2012 à 8,8 % en 2017 dans la métropole bordelaise, traduisant une raréfaction des logements remis sur le marché chaque année.

Du côté du parc privé, les tensions sont également fortes, en raison de la progression continue des loyers, et d'un faible taux de vacance. Cette double pression – sur le social comme sur le privé – tend à verrouiller l'ensemble du système d'accès au logement, avec des conséquences particulièrement marquées pour les ménages les plus fragiles.

MIEUX PILOTER L'OCCUPATION DU PARC SOCIAL POUR AMÉLIORER L'ACCÈS AU LOGEMENT

Améliorer l'offre de logements ne passe pas uniquement par la construction de nouveaux programmes. Comme l'a souligné la Cour des comptes dans son rapport de 2023, la production de logements ne garantit pas à elle seule l'accès effectif au logement, notamment dans les territoires les plus tendus. Le fonc-

tionnement même du parc social joue un rôle essentiel. Dans un contexte de tension persistante, la faible rotation des logements limite les possibilités d'attribution, et les dispositifs d'accompagnement à la mobilité résidentielle demeurent encore trop peu outillés.

PROPOSITION 8

MIEUX ACCOMPAGNER LES PARCOURS RÉSIDENTIELS POUR RENFORCER L'ÉQUITÉ D'ACCÈS AU LOGEMENT SOCIAL ET OPTIMISER L'USAGE DU PARC EXISTANT

Ainsi, faciliter les parcours résidentiels, encourager les mutations adaptées aux évolutions de la composition des ménages, et proposer des offres correspondant mieux aux besoins exprimés sont autant de leviers à activer. Cette approche suppose un suivi plus fin de l'occupation du parc, permettant d'identifier des situations de sous-occupation, tout en tenant compte de l'offre réellement disponible sur les territoires. Il ne s'agit pas d'opposer les publics, mais de créer les conditions d'une mobilité choisie, fondée sur l'adhésion, et compatible avec les aspirations des habitants.

Certaines démarches locales, comme l'accompagnement au changement de logement proposé par les bailleurs dans le cadre des conférences intercommunales du logement (CIL) ou via des dispositifs de gestion en flux, illustrent des leviers potentiels pour renforcer la mobilité dans le parc social. La gestion en flux, imposée par la loi ELAN et mise en œuvre depuis novembre 2023²², permet en effet aux bailleurs de répartir les logements vacants

non pas sur un contingent fixe, mais selon les besoins exprimés et la demande effective.

Dans ce cadre, des conventions signées à l'échelle départementale constituent un levier structurant pour favoriser une gouvernance plus cohérente et solidaire du logement social. Elles permettent de coordonner les objectifs de mixité sociale, de mobilité résidentielle et d'accueil des publics prioritaires entre plusieurs intercommunalités et acteurs du logement. Bordeaux Métropole s'est pleinement engagée dans cette dynamique en signant, dès 2022, une Convention Intercommunale d'Attribution (CIA) avec l'État²³. Cette convention vise à mieux répartir les attributions de logements sociaux, à fluidifier les parcours résidentiels et à favoriser une mixité sociale renforcée au sein de la métropole. Elle s'inscrit dans un cadre départemental partagé qui associe les autres EPCI de la Gironde, dans une logique de solidarité et de coordination entre territoires.

Ce cadre de gestion permet donc non seulement de mieux connecter l'offre aux besoins, mais aussi de faciliter la mobilité des locataires sans point de blocage artificiel, dans une logique de fluidité et de justice d'accès.

FAVORISER L'ACCESSION SOCIALE

Pour construire des parcours résidentiels plus fluides et durables, l'offre de logements sociaux sur le marché locatif doit s'accompagner d'opportunités d'accession sociale à la propriété, notamment dans les secteurs tendus où l'accès au parc privé reste largement hors de portée pour les classes moyennes. L'accession sociale permet de pérenniser la vocation sociale d'une partie du parc immobilier, tout en offrant aux ménages une possibilité de constitution de

patrimoine, souvent inaccessible autrement. Cette dimension est essentielle pour favoriser la mixité sociale dans certains quartiers et lisser les inégalités sur le territoire. Par ailleurs, les dispositifs d'accession sociale permettent d'ancrer les habitants dans des quartiers perçus comme transitoires et offrent ainsi aux ménages une plus grande stabilité résidentielle.

Cette attente est d'ailleurs largement exprimée par les habitants : selon l'enquête conduite par l'Institut Enterritoires, 40 % des répondants considèrent que l'accession doit être une priorité pour les pouvoirs publics en matière de logement. Il s'agit de l'objectif le plus mentionné, devant celui de « réduire ou limiter le coût du logement », signe d'une forte aspiration à sécuriser son parcours résidentiel sur le long terme.

En Gironde, l'accession sociale reste encore modérée, bien que des signaux encourageants commencent à apparaître. Selon une étude régionale menée en 2024, la Nouvelle Aquitaine a mis en chantier en moyenne 1 322 logements en accession sociale par an entre 2020 et 2022, soit environ 1,2 % des permis de construire dans le neuf. Parmi ces logements, 144 ventes en Bail Réel Solidaire (BRS) ont été réalisées à Bordeaux Métropole durant la même période, un volume qui, bien que réduit en absolu, positionne la métropole parmi les territoires pionniers en matière de BRS, compte tenu du caractère encore récent du dispositif.

Introduit en 2019, le BRS repose sur la dissociation du foncier et du bâti, afin de réduire le prix d'acquisition. L'acheteur devient propriétaire du logement, tandis que le terrain reste la propriété d'un Organisme de Foncier Solidaire (OFS), auquel il verse une redevance

22. *Tout savoir sur la gestion en flux des droits de réservation, Ministère Chargé du logement*

23. *La conférence intercommunale du logement de Bordeaux Métropole adopte sa politique de mixité sociale et sa convention intercommunale d'attributions, Préfet de la Gironde.*

mensuelle. Ce bail peut être conclu pour une durée allant de 18 à 99 ans, et permet généralement de réduire de 20 à 40 % le coût d'acquisition, selon les caractéristiques du secteur. Le BRS constitue ainsi une solution durable pour permettre à des ménages modestes ou de classes moyennes d'accéder à la propriété dans les zones tendues. Environ 80 % des acquéreurs sont des primo-accédants selon l'Observatoire du BRS mis en place par Bordeaux Métropole.

Au-delà de son potentiel reconnu, notamment comme dispositif pérenne de lutte contre la spéculation immobilière, le déploiement du Bail Réel Solidaire (BRS) se heurte encore à un manque de visibilité pour les publics concernés. Si plusieurs banques et opérateurs commencent à s'en saisir, le dispositif reste peu connu des acquéreurs, mais aussi insuffisamment maîtrisé par de nombreux acteurs de la chaîne du logement : certains élus locaux, employeurs, opérateurs immobiliers, notaires, ou encore conseillers bancaires. Une enquête réalisée en Occitanie par Promologis et NewGen Partners (mars 2024) révèle que seuls 18 % des personnes interrogées connaissent ce dispositif, malgré une éligibilité possible de près de 80 % à ce type d'accès social à la propriété. Par ailleurs, ils sont près de deux fois plus nombreux à se dire intéressés après explication du principe du BRS.

PROPOSITION 9

CLARIFIER ET STRUCTURER LA COMMUNICATION AUTOUR DU BRS AUPRÈS DE TOUS LES ACTEURS DE LA CHAÎNE DU LOGEMENT

Ainsi, l'enjeu majeur consiste à clarifier l'ensemble des dispositifs d'accès au logement, dont le BRS, afin d'en renforcer l'appropriation collective. Il s'agit non seulement de mieux

informer les ménages, mais aussi de former les acteurs relais, en particulier les professionnels de l'immobilier, du financement et du droit, afin de fluidifier les parcours d'accession.

Dans cette perspective, l'OFS de Bordeaux Métropole mais aussi l'ensemble des OFS du département ont un rôle central à jouer en initiant des campagnes de communication ciblées à destination des habitants. Pour en amplifier l'impact, le développement de partenariats avec des relais de terrain, parmi lesquels les Missions Locales, les ADIL, les guichets habitat des collectivités, ou encore les conseillers d'Action Logement, permettrait de mieux toucher les publics concernés, notamment les jeunes actifs, les primo-accédants modestes ou les salariés en mobilité. En parallèle, une sensibilisation des notaires, banquiers et opérateurs immobiliers reste indispensable pour garantir la bonne mise en œuvre du dispositif à toutes les étapes du parcours résidentiel.

Au-delà de ces relais techniques, un enjeu clé réside dans la montée en compétence des élus et de leurs équipes. Les connaissances liées aux dispositifs d'accession sociale comme le BRS doivent être mieux partagées, en particulier auprès des élus en début ou en cours de mandat, ainsi que des agents territoriaux. Pour cela, il serait pertinent de proposer des webinaires ou modules de formation à destination de ces publics, en lien avec l'Association des Maires, les services de l'État et les partenaires techniques. Cela favoriserait une appropriation plus rapide des outils disponibles, et leur intégration dans les projets opérationnels.

Enfin, pour soutenir plus efficacement le recours à ces outils, il est nécessaire de les inscrire de manière explicite dans les politiques locales de l'habitat. À ce titre, la modification du PLU de Bordeaux Métropole intervenue en février 2024 qui pose l'obligation pour les programmes immobiliers de proposer 20% de

logements en accession sociale dès 1000 m² de surface de plancher apparaît comme un levier stratégique. Elle permet d'imposer des objectifs chiffrés d'accession sociale dans les opérations de construction, en complément des obligations de logement locatif social. Ce dispositif pourrait être mis en place dans les plans locaux d'urbanisme qui ne l'intègrent pas encore sur le territoire.

Cette orientation est déjà mise en œuvre dans d'autres territoires, comme la ville de Nice, où le PLU prévoit des pourcentages d'accession encadrée dans les zones de mixité. Elle

rejoint par ailleurs les propositions formulées par le réseau des agences d'urbanisme²⁴, qui recommandent de « *développer une véritable stratégie de déploiement du BRS dans chaque intercommunalité* » et de l'inscrire dans les documents cadres comme les PLUi et les programmes locaux de l'habitat (PLH).

En fixant des quotas d'accession sociale dans les opérations neuves, les collectivités peuvent renforcer la production de logements accessibles à la propriété tout en assurant une diversification des parcours résidentiels.

24. Logement : les 20 propositions des agences d'urbanisme pour développer le dispositif du BRS, Banque des Territoires

3 QUESTIONS À...

Jean-Luc Gleyze, Président du département de la Gironde



Le Département a engagé une réforme des critères d'attribution des logements sociaux pour mieux répondre aux besoins des ménages. Comment cette nouvelle approche en "flux" peut-elle favoriser l'accès au logement des actifs en mobilité professionnelle ou en insertion ?

Nous nous sommes en effet saisis de la réforme des attributions qui est une réforme nationale. Conséquence de la loi ELAN notamment, elle se met en œuvre localement sous l'autorité de l'État (DDETS) et dans le cadre des plans et accords départementaux, tel que le Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées. Ce document élaboré collectivement avec l'Etat en nos partenaires opérationnels permet de nous accorder sur

des publics prioritaires, notamment des publics en insertion. Nous travaillons ainsi avec l'État, mais également l'ensemble des bailleurs pour faciliter l'accès au logement aux personnes fragilisées, parfois en situation d'insertion professionnelle. Par la création et de réhabilitation de l'habitat, en facilitant l'accès à un logement digne et abordable, nous facilitons le retour à un emploi durable. Par exemple nous avons une action renforcée en faveur des jeunes issus de l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE) afin d'éviter les ruptures de parcours résidentiel.

J'aimerais aussi mentionner le lien entre logement et handicap en écho à l'esprit de la loi ELAN qui a fait entrer l'habitat inclusif dans le droit commun. J'insiste sur ce terme : "droit commun". C'est-à-dire ne pas isoler le logement dit "adapté" des autres logements. Chacun doit avoir le droit et la possibilité d'avoir un lieu où vivre quelle que soit sa situation, son âge... Le cas de l'habitat inclusif est en ce sens exemplaire : il n'est pas adapté à "un" public, ou "un" handicap : il est adapté à la vie et ses aléas.

Face aux limites du tout-voiture dans les zones peu denses, quels leviers le Département souhaite-t-il activer pour améliorer les mobilités du quotidien dans les territoires les plus enclavés (Médoc, Entre-deux-Mers, Nord Libournais...)?

Bien que le Département ne soit pas Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), il s'engage

activement pour favoriser des solutions de mobilité adaptées aux réalités des territoires ruraux. En lien avec les AOM, dont le rôle reste parfois insuffisamment assumé, nous développons des initiatives complémentaires visant à répondre aux besoins des habitants. Nous constatons que les transports publics classiques, en raison de leur coût unitaire élevé, ne peuvent constituer une réponse efficace dans les zones peu denses. C'est pourquoi le Département soutient le développement de solutions alternatives : construction d'aires de covoiturage, mobilités douces (Plan vélo ou marche avec le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée). Notre objectif ici est d'améliorer la mobilité du quotidien, relier les personnes, les territoires, les services publics et équipements entre eux, et ce, dans une logique de résilience sociale et environnementale. L'effectivité de ces politiques reposent évidemment sur l'adhésion des citoyens à ces nouvelles pratiques. Les citoyens doivent être selon moi, impliqués dans ces démarches dès leur élaboration. Par exemple avec la constitution d'un panel citoyen qui travaille main dans la main avec nos agents pour écrire le prochain Schéma des Mobilités, nourri par ailleurs de notre étude des cahiers de doléances girondins.

Comment le Département peut-il renforcer la coordination avec Bordeaux Métropole, les intercommunalités et les acteurs économiques pour construire des réponses plus cohérentes entre logement, mobilité et emploi, notamment dans les zones en tension ?

Logement, mobilité et emploi sont des enjeux liés à l'habiter qui croise aussi les thèmes de la scolarité, d'accès aux droits, à la culture et au sport... Les outils de planification que sont le SRADET, le SCOT, etc., nous aident à faire

converger et rendre cohérente différentes politiques publiques, et notamment de la mobilité, du logement et de l'emploi. Nous partageons nos diagnostics et mettons en place une gouvernance opérationnelle visant à favoriser des projets intégrés et en cohérence avec ces politiques publiques, tout en développant des synergies avec les autres territoires du département, notamment grâce à nos partenaires de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS).

En Gironde, nous cherchons un équilibre des territoires et favorisons un aménagement raisonné et soutenable écologiquement et économiquement. C'est dans ce sens que vont nos avis quand nous sommes interrogés en tant que Personne Publique Associée, ou quand nous finançons des projets d'équipement, d'habitat, ou de mobilité. C'est également ce que nous encourageons lorsque nous co-pilotons le Plan Départemental pour l'Habitat (PDH), aux côtés de l'État, dont l'objectif est d'articuler les différents documents de planification et assurer que tous les territoires sont impliqués dans une stratégie départementale d'aménagement coordonné.

Je crois que la stratégie foncière doit être collective et s'inscrire dans un objectif partagé d'équilibre territorial, ce qui participe à réduire les tensions que connaît la Métropoles aujourd'hui, tout en respectant les différentes identités et les spécificités girondines. Que l'on vive en milieu urbain ou rural, que l'on soit riche ou pauvre, que l'on vive seul ou en famille nombreuse, en situation de handicap ou non, nous avons tous besoin d'un toit au-dessus de la tête. Et au-delà du bâti, c'est toute une vie locale et sociale qui se construit.

PRIORITÉ 4

Mobiliser davantage les entreprises pour lever les freins au logement

La Gironde est marquée par un tissu économique contrasté, structuré autour des sphères présente (tourisme, services, restauration) et productive, où l'industrie et la viticulture occupent une place importante. Chacune de ces filières connaît des problématiques spécifiques, mais toutes partagent un point commun : l'accès au logement constitue un frein majeur à l'embauche, à la stabilité et à l'ancrage territorial des salariés.

Dans les bassins viticoles ou touristiques, comme le Médoc ou le Bassin d'Arcachon, les besoins en main-d'œuvre saisonnière sont massifs. L'a'urba (2024) rappelle que près de 29 % des projets de recrutement en Gironde concernent des emplois temporaires, en grande partie concentrés dans ces filières. Mais faute d'une offre de logement adaptée, en raison de la pression foncière, du poids des résidences secondaires et des locations touristiques, ces postes sont de plus en plus difficiles à pourvoir, obligeant parfois les employeurs à loger eux-mêmes leurs salariés. Cette même étude souligne par ailleurs que les dispositifs existants (bail mobilité, hébergements collectifs, etc.) restent insuffisants face aux besoins et à la courte durée des contrats.

Dans les zones industrielles, comme à Bassens, qui fait partie du pôle portuaire majeur de Bordeaux, les tensions prennent une autre forme. Selon les dernières données de France Travail, Bassens concentre plus de 4 800 projets de recrutement en 2024, dont 68 % sont jugés difficiles. Le niveau de rémunération dans l'industrie, sur les postes peu

qualifiés, ne permet pas toujours d'accéder à un logement à proximité. Cette contrainte renforce les difficultés d'un secteur déjà fragilisé par un déficit d'attractivité structurel. Longtemps perçue comme pénible, peu valorisée ou peu porteuse d'avenir, l'industrie souffre d'un manque chronique de main-d'œuvre dans de nombreux métiers techniques. Le logement vient alors ajouter un obstacle supplémentaire au recrutement, en éloignant encore un peu plus les salariés potentiels des sites de production.

L'ensemble de ces constats sont confirmés par une enquête menée entre novembre 2023 et janvier 2024 par Action Logement Services auprès d'un échantillon représentatif d'entreprises de Nouvelle-Aquitaine : 81 % des répondants citent la difficulté à se loger comme un obstacle majeur au recrutement. Les principales raisons évoquées sont le manque d'offre disponible et le niveau élevé des loyers. La métropole de Bordeaux, qui regroupe à elle seule 77 % des effectifs des entreprises interrogées, apparaît comme particulièrement exposée à ces tensions. Par ailleurs, 90 % des demandes de logement locatif émanant de salariés enregistrées par Action Logement Services sur le département de Gironde se concentrent dans cinq EPCI, au premier rang desquels Bordeaux Métropole (80 %), suivie des communautés d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (3 %) et Nord (3 %), de la communauté de communes Jalle-Eau Bourde (2 %) et de la communauté d'agglomération du Libournais (2 %).

Favoriser l'accès au logement ne relève ainsi plus seulement d'une politique sociale : c'est désormais une condition de compétitivité, d'attractivité et de stabilité pour l'ensemble du tissu économique girondin.

LE LOGEMENT DES ACTIFS EXIGE UNE RÉPONSE TERRITORIALISÉE ET PARTENARIALE

La réponse à la crise du logement, notamment pour les actifs, passe par un décloisonnement des politiques de l'habitat et une meilleure coordination entre les acteurs territoriaux. Plusieurs collectivités ont fait le choix de structurer des conventions de partenariat entre la ville, les entreprises implantées localement, les intercommunalités et les bailleurs sociaux. L'objectif : créer des écosystèmes de coopération capables d'anticiper les besoins en logement liés à l'évolution de l'emploi, de favoriser la production d'une offre adaptée, et de mieux accompagner les salariés dans leurs parcours résidentiels.

De telles initiatives voient déjà le jour sur le territoire girondin, c'est notamment le cas d'un partenariat entre CDC Habitat et le CHU de Bordeaux. Initiée en 2018, cette collaboration offre aux professionnels du CHU de Bordeaux un accès privilégié aux offres locatives du groupe CDC Habitat qui propose un parc de 4811 logements, dont 3500 logements sociaux, à Bordeaux Métropole. Entre 2018 et 2023, ce partenariat a permis de loger plus de 150 collaborateurs du CHU de Bordeaux dans des logements abordables situés à proximité de leur lieu de travail. Cette dynamique fructueuse et les résultats obtenus ont abouti à un renouvellement du partenariat entre les deux entités le 31 octobre 2023 pour une durée de 5 ans.

Il est, dans cette perspective, essentiel de permettre aux acteurs du logement, qu'il s'agisse des

bailleurs sociaux, des opérateurs intermédiaires, des promoteurs ou des collectivités locales, de mieux connaître les projets d'implantation, de croissance ou de relocalisation des employeurs, afin d'orienter leur stratégie foncière, leur capacité de programmation et leurs priorités d'intervention. Aujourd'hui, dans bien des cas, les acteurs du logement ne disposent pas d'une vision claire des dynamiques économiques à venir sur les bassins d'emploi, ce qui freine leur capacité d'anticipation. À l'inverse, les entreprises sont rarement associées aux réflexions locales sur le logement, alors même que leurs recrutements peuvent déstabiliser des équilibres locaux, notamment en zone tendue.

PROPOSITION 10

CRÉER LES CONDITIONS D'UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE ENTRE COLLECTIVITÉS, ENTREPRISES ET OPÉRATEURS DE L'HABITAT POUR PROGRAMMER UNE OFFRE ADAPTÉE AUX BESOINS EN EMPLOI DU TERRITOIRE

La coordination des politiques de logement à l'échelle locale suppose une gouvernance mieux structurée, à même de dépasser les logiques strictement communales ou intercommunales. Si des espaces de dialogue existent (Journées girondines de l'habitat, ateliers du Plan Départemental de l'habitat, etc.), leur portée reste limitée face aux enjeux budgétaires, fonciers et stratégiques. D'après les entretiens menés, dès que l'on aborde des sujets comme le financement, l'arbitrage entre usages du sol ou la planification de l'offre, les responsabilités se fragmentent et les décisions restent cantonnées aux périmètres institutionnels existants.

Ce manque de pilotage transversal à la bonne échelle est identifié comme un frein majeur à la mise en œuvre de politiques réellement coordonnées. Un échelon pertinent pour porter cette coordination pourrait être celui des SCoT

ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE ET EMPLOI : CE QUE RÉVÈLE L'ÉTUDE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

En 2022, la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) a publié une étude conduite avec l'Adeus (Agence d'urbanisme de Strasbourg) sur les liens entre emploi et logement dans seize territoires du Grand Est. À partir d'une analyse croisée des dynamiques économiques, des parcours résidentiels et des tensions de recrutement, l'étude met en évidence une réalité trop souvent négligée : la capacité d'un territoire à loger ses actifs conditionne directement son attractivité économique.

Dans de nombreux bassins d'emploi, en particulier hors des métropoles, les difficultés de recrutement s'expliquent autant par la rareté de main-d'œuvre qualifiée que par l'inadéquation de l'offre résidentielle : logements trop chers, trop grands, mal localisés ou peu disponibles. Le rapport pointe le manque de coordination entre acteurs économiques, bailleurs, collectivités et services de l'État pour anticiper les besoins induits par les évolutions de l'emploi.

Face à ce constat, la FNAU formule plusieurs propositions opérationnelles pour décloisonner les politiques de l'habitat et de l'emploi :

- renforcer les **observatoires territoriaux emploi-logement**, en croisant données sur l'emploi, le logement et les mobilités pour anticiper les tensions locales ;
- mettre en place **des conventions de partenariat tripartites** entre collectivités, entreprises et opérateurs du logement pour accompagner les projets d'implantation ou de développement économique ;
- mobiliser **des foncières mixtes** associant acteurs publics et privés pour produire une offre de logements ciblée à proximité des bassins d'emploi ;
- développer **des dispositifs d'accueil résidentiel temporaire ou de logement passerelle**, notamment pour les nouveaux recrutés, les jeunes actifs, les saisonniers ou les alternants.

Au-delà des solutions techniques, l'étude appelle à une gouvernance territoriale renouvelée du logement, fondée sur un dialogue continu entre les acteurs économiques et les responsables de l'aménagement.

Elle invite à penser le logement comme un levier stratégique du développement territorial, et non plus comme une politique sectorielle isolée.

(Schémas de Cohérence Territoriale), qui offrent un cadre stratégique supra-intercommunal tout en étant ancrés dans les dynamiques locales. Ce niveau permettrait de décloisonner les approches, de renforcer les synergies entre les territoires et de mieux articuler planifica-

tion de l'habitat, des mobilités et du développement économique. Il faciliterait également une mutualisation de certaines expertises, aujourd'hui parfois trop dispersées, notamment en ingénierie, en connaissance fine des marchés fonciers et en observation territoriale.

En somme, répondre durablement aux besoins en logement des actifs suppose de construire des alliances territoriales pérennes entre employeurs, collectivités et opérateurs du logement. Ces alliances doivent s'appuyer sur un cadre de gouvernance partagé, à même de concilier attractivité économique, qualité de vie et sobriété foncière.

Pour être pleinement effective, cette gouvernance partagée ne peut se limiter à un cadre d'échange ou de coordination : elle doit aussi s'incarner dans des engagements concrets, y compris sur le plan financier. Car si les entreprises sont aujourd'hui appelées à mieux exprimer leurs besoins en logement et à participer à l'élaboration des stratégies territoriales, leur implication peut aller plus loin, en contribuant directement à l'émergence de solutions.

Il convient ici de rappeler que les entreprises du secteur privé de plus de 50 salariés participent déjà, à travers la Participation des Employeurs à l'Effort de Construction (PEEC), au financement du logement abordable à travers le versement annuel de 0,45 % de leur masse salariale à Action Logement Services. Cette contribution, centralisée au niveau national et redistribuée à l'échelle locale, n'est pas systématiquement mobilisable pour couvrir l'intégralité des projets territoriaux.

Dans un contexte où les bailleurs sociaux peinent à maintenir un rythme de production soutenu, notamment en zone tendue, et où les collectivités mobilisent déjà des moyens importants pour relancer l'offre, la création de mécanismes de cofinancement territorialisés portés ou abondés par les employeurs eux-mêmes pourrait constituer un levier stratégique. En effet, les bailleurs font face à une crise de financement durable qui limite fortement leur capacité d'action. À l'échelle

nationale, les effets cumulés de la Réduction de Loyer de Solidarité (RLS), de la hausse du coût de la dette et de la contraction des aides à la pierre ont gravement fragilisé leur modèle économique. Depuis 2018, la RLS a amputé les budgets des organismes HLM.

“ En Gironde, nous comptons aujourd'hui plus de 65 000 demandeurs de logements sociaux, dont plus de 50 000 rien qu'à l'échelle de Bordeaux Métropole. Et pourtant, nous ne produisons que 5 à 6 000 logements sociaux par an à l'échelle départementale. ”

Muriel Boulmier, Présidente de l'Union Régionale HLM de Nouvelle-Aquitaine.

Les conséquences sont tangibles : moins de 100 000 logements sociaux sont financés chaque année, alors que près de 2,6 millions de ménages sont en attente d'un logement²⁵. Cette crise nationale se manifeste avec une acuité particulière en Gironde. Le département concentre à lui seul plus de 65 000 demandes actives, et la métropole bordelaise reste l'un des territoires les plus tendus de France. Malgré l'engagement volontariste de Bordeaux Métropole (20 millions d'euros en 2023, et 35 millions d'euros programmés sur 2024-2025), les freins fonciers et économiques persistent. En 2023, la Banque des Territoires a mobilisé 23 millions d'euros en Nouvelle-Aquitaine pour sécuriser du foncier en faveur du logement social.

²⁵ Crise de l'immobilier : le nombre de demandeurs des logements sociaux atteints des sommets, La Tribune

PROPOSITION 11

CRÉER UN FONDS D'INVESTISSEMENT LOCAL ASSOCIANT LES EMPLOYEURS POUR FINANCER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

Parmi les solutions possibles, la création d'un fonds mixte local, réunissant collectivités, opérateurs du logement et entreprises, constituerait un levier stratégique pour soutenir la production de logements accessibles dans les zones à fort déséquilibre emploi-habitat. Ce fonds aurait pour vocation de rassembler des ressources publiques et privées afin de cofinancer des projets ciblés à proximité des bassins d'emploi. Les entreprises, en tant que contributrices, y trouveraient un moyen concret de soutenir l'installation de leurs futurs salariés, tout en renforçant leur ancrage territorial. Il pourrait être mobilisé en priorité dans les zones d'activités stratégiques, les secteurs proches des pôles de transport ou les territoires où les difficultés de recrutement sont directement liées à l'inaccessibilité résidentielle.

“ On pourrait imaginer un fonds d'investissement local qui permette à des employeurs, désireux d'attirer de nouveaux salariés, de contribuer au financement de logements dans une logique mesurée, encadrée et territorialisée ”

Frédéric Talik, Directeur Inter Régions Sud Ouest et AURA-IdF d'Erilia

Ces efforts, bien que significatifs, demeurent insuffisants face à l'ampleur des besoins. Dans ce contexte, il devient nécessaire d'explorer des solutions complémentaires.

Enfin, il convient de préciser qu'il existe un dispositif moins connu appelé PSEEC

(Participation Supplémentaire des Employeurs à l'Effort de Construction), qui ouvre la possibilité aux entreprises d'apporter un financement complémentaire à la PEEC en contrepartie d'aides additionnelles délivrées par Action Logement Services. Contrairement à la PEEC, mutualisée à l'échelle nationale, cette contribution volontaire assure à l'entreprise versante un retour direct sur investissement, en orientant les fonds au bénéfice exclusif de ses salariés. Ce mécanisme, encore peu mobilisé, pourrait constituer un levier à activer dans les zones où le logement constitue un frein réel au recrutement, notamment dans les bassins d'emploi en tension.

PROMOUVOIR LES LEVIERS D'ACTION AU SEIN MÊME DES ENTREPRISES

Pour lever les problématiques de recrutement liées au logement, les entreprises peuvent jouer un rôle actif en mettant en place des accords logement à destination de leurs salariés. Ces dispositifs prennent des formes variées selon les besoins du territoire et les caractéristiques de chaque secteur : accompagnement à l'accession à la propriété, octroi de prêts à taux préférentiels pour les primo-accédants, mise à disposition de logements de fonction ou participation à des dispositifs de réservation de logements sociaux ou intermédiaires. Dans le contexte de la crise du logement actuelle en Gironde, marquée par une tension foncière élevée et des loyers déconnectés du pouvoir d'achat de nombreux actifs, ces actions constituent un levier d'attractivité et de fidélisation stratégique pour les entreprises locales.

C'est parce que l'accompagnement dans la vie immobilière des salariés est un facteur clé pour recruter et retenir des effectifs que des entreprises comme La Poste ou SNCF Gares & Connexions, qui sont en recherche perpétuelle d'effectifs, ont mis en place des “accords

logement”. En effet, le groupe La Poste recrute beaucoup de facteurs parmi lesquels un grand nombre de jeunes qui peinent à trouver un logement. L'accompagnement mis en place par le groupe, qui peut prendre différentes formes, permet à La Poste d'attirer et de retenir des profils pertinents avec son activité. SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, est exposée à des problématiques similaires vis-à-vis de ces employés et notamment des plus jeunes d'entre eux. Dans ce sens, la filiale met à disposition de ses jeunes cheminots des logements, dont elle est prioritaire, à proximité des gares, à court ou à moyen terme.

Ces dispositifs, s'ils offrent des solutions concrètes, posent toutefois la question de la dépendance entre le contrat de travail et le contrat d'habitation. Il est essentiel d'éviter que la perte d'emploi ne se traduise mécaniquement par une perte de logement. C'est pourquoi certaines entreprises ou collectivités envisagent désormais des formules comme le bail emphytéotique ou des conventions d'occupation indépendantes, afin de garantir une relative autonomie résidentielle aux salariés tout en maintenant un cadre sécurisé pour l'employeur.

Enfin, dans les bassins d'emploi saisonniers ou particulièrement tendus, la problématique du logement se pose avec une acuité particulière. En Gironde, comme dans d'autres territoires touristiques, les loyers de courte durée en zone tendue sont souvent inaccessibles pour les salariés précaires ou saisonniers, et l'offre de logement social n'est pas adaptée à la brièveté de leurs contrats. Face à cette situation, plusieurs initiatives explorent la mise en place de solutions d'habitat temporaire modulaire, à l'initiative même des employeurs. Il peut s'agir de conteneurs aménagés, de « tiny houses » ou de structures démontables installées à proximité du site de travail, permettant de répondre à une demande logistique ponctuelle sans recourir à des programmes immobiliers lourds.

“ On assiste à une forme de retour à un modèle où l'entreprise prend en charge certaines dimensions de la vie de ses salariés, logement, mobilité, santé, pour sécuriser son activité. C'est un mouvement comparable à ce que l'on a connu à l'époque industrielle, mais réactivé aujourd'hui dans une logique territoriale et d'attractivité RH. ”

Olivier Loth, Directeur - KPMG Advisory

À Copenhague, par exemple, la start-up Urban Rigger a conçu des logements étudiants modulaires à partir de conteneurs maritimes recyclés, alimentés par énergie solaire et conçus pour être mobiles et réutilisables. En Allemagne, plusieurs grandes coopératives agricoles recourent à des pavillons démontables installés sur leurs propres terrains pour loger les travailleurs saisonniers à proximité des exploitations. Ces dispositifs, bien que ponctuels, ont permis de lever des freins critiques à l'embauche et d'améliorer les conditions de travail et de fidélisation des saisonniers.

Ces solutions, à la fois souples, économiques et rapidement mobilisables, répondent à une double exigence : l'adaptation aux cycles courts des activités économiques et la nécessité de loger décemment des publics vulnérables. Elles gagneraient à être intégrées plus largement dans les stratégies RH des entreprises, en articulation avec les plans de recrutement et les politiques RSE. Leur déploiement suppose toutefois un cadre d'accueil clair au niveau local (urbanisme transitoire, autorisations temporaires, appui des collectivités), ainsi qu'une logique de mutualisation entre plusieurs employeurs d'un même bassin.

3 QUESTIONS À...

Christèle Fontaine Déléguée régionale du Groupe La Poste en Nouvelle-Aquitaine



En tant que grand employeur en Gironde, comment percevez-vous l'impact des difficultés de logement et de mobilité sur le recrutement et la fidélisation de vos salariés ?

Nous faisons face à des tensions très concrètes, notamment pour nos sites de Bordeaux-centre comme celui de Mériadeck, où nous cherchons à recruter des agents spécialisés – des profils intermédiaires, souvent jeunes – qui peinent à se projeter durablement à Bordeaux. Les loyers élevés, le manque de logements familiaux abordables et la congestion urbaine complexifient à la fois leur installation et leurs trajets quotidiens. Soit ces jeunes talents s'installent en périphérie et cherchent alors des postes plus proches de chez eux, soit ils restent en centre-ville, mais avec une pression financière qui rend leur maintien difficile. Ces réalités ont un impact direct sur notre capacité à fidéliser, d'autant que nos horaires d'activité, notamment en centre-ville (8h-18h), coïncident avec les pics de circulation. Résultat : le coût du logement et les contraintes de mobilité finissent par peser lourd dans leur choix professionnel.

« Nous nous inscrivons dans une dynamique active de reconversion de bureaux en logements. »

Quelles réponses concrètes La Poste met-elle en œuvre pour faire face à ces enjeux ?

Nous agissons sur plusieurs fronts. Côté logement, nous avons conclu un nouvel accord national qui vient renforcer l'accompagnement de nos collaborateurs dans leur parcours résidentiel : aide à la recherche, accès au logement social, soutien à l'installation, ou encore accompagnement en cas de mobilité géographique. C'est un axe structurant, car l'évolution de carrière au sein de La Poste suppose souvent de la mobilité, notamment vers des zones tendues comme Bordeaux.

Sur le plan de la mobilité, nous avons aussi développé de nombreux leviers : aides à l'achat de vélos électriques, autopartage entre agents, accords de covoiturage ouverts à d'autres entreprises, etc. Sur certains sites comme Le Haillan, nous avons même mis à disposition des trottinettes et vélos électriques gratuitement, ce qui a eu un impact immédiat sur les déplacements de nos collaborateurs à la pause méridienne. Et nous veillons désormais à intégrer, dès la sélection ou la conception de nos sites, des espaces vélos sécurisés pour nos collaborateurs.

Vous évoquez également une stratégie de transformation immobilière. Peut-elle contribuer à répondre aux enjeux de logement sur le territoire girondin ?

Absolument. Le développement du télétravail a réduit nos besoins en surface tertiaire, notamment dans des villes comme Bordeaux. Nous nous inscrivons dans une dynamique active de reconversion de bureaux en logements. Historiquement, nous avons orienté ces transformations vers des résidences pour seniors, mais nous développons désormais aussi des logements étudiants. La reconversion vers des logements familiaux est plus complexe techniquement, mais c'est un enjeu que nous regardons avec attention. En tant qu'acteur foncier, La Poste peut jouer un rôle utile pour réinjecter des mètres carrés dans le marché du logement, en lien avec les collectivités. C'est aussi une manière de mieux articuler nos implantations avec les besoins réels du territoire.

PARTIE 3

Se déplacer en Gironde : répondre à l'urgence, bâtir la cohérence, préparer l'avenir

Au cœur d'un département vaste et contrasté²⁶, les mobilités girondines se trouvent au carrefour d'enjeux majeurs, porteurs de tensions mais aussi d'opportunités. Selon l'enquête menée par l'Institut Enterritoires, la perception de la mobilité est majoritairement négative : 67 % des girondins considèrent les déplacements comme un point faible. Plus encore, près d'un tiers (31 %) déclarent avoir déjà renoncé à un emploi en raison de difficultés de transport²⁷.

Si la métropole bordelaise concentre emplois, services et infrastructures, elle polarise également les déplacements d'un territoire en pleine expansion démographique. Loin de se limiter à Bordeaux et sa couronne immédiate, les enjeux de mobilité concernent aujourd'hui l'ensemble des bassins de vie, marqués par des dynamiques d'éloignement résidentiel, de congestion urbaine et de dépendance accrue à la voiture²⁸.

Le phénomène de métropolisation, engagé depuis une vingtaine d'années, a profondément remodelé les flux : l'emploi se concentre dans l'ouest métropolitain, tandis que les ménages, repoussés par la pression foncière, s'installent toujours plus loin. Cette disjonction géographique alimente des flux pendulaires massifs, souvent subis, alimentant l'autosolisme²⁹ et saturant les infrastructures.

Face à ces mutations, Bordeaux Métropole a adopté dès 2021 un schéma des mobilités, issu d'une large concertation et porté par une ambition partagée. Articulé autour de cinq priorités – désaturation, liaisons rives droite/gauche, alternatives aux flux pendulaires, décarbonation et gouvernance –, il constitue le socle stratégique des actions actuelles et futures. Ce schéma s'accompagne d'un engagement financier important, avec 3,3 milliards d'euros prévus entre 2021 et 2026, répartis entre investissements structurants et soutien aux services publics de transport collectif.

À l'horizon 2040, il existe plusieurs scénarii de prospective démographique. Selon l'INSEE, la Gironde pourrait accueillir plus de 400 000 habitants supplémentaires³⁰. Dans tous les cas, la question de l'accessibilité, de l'équité territoriale et de la soutenabilité du modèle actuel se posera avec acuité.

Sur la base d'un scénario moins ambitieux élaboré plus récemment par l'A'Urba et adopté par Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle Aquitaine et le Conseil départemental, il en résulterait un besoin de mobilité tous modes confondus retracé dans le tableau ci-après.

À l'horizon 2040, les projections estiment que sur les 324 000 déplacements quotidiens

26. Insee, *Portrait de territoire – Gironde, 2022*.

27. Institut Quorum et Institut Enterritoires, *Gironde : Logement, mobilité, emploi – ce que veulent les habitants, juin 2025*.

28. Cerema, *Enquête Mobilité 2021*.

29. Tom Tom Traffic index, 2023.

30. INSEE, *Projections départementales 2022*.

supplémentaires, la majorité sera assurée par des modes alternatifs à la voiture : + 112 000 à pied, + 99 000 en transports collectifs, et + 51 000 à vélo. Les déplacements en voiture, quant à eux, n'augmenteraient que de 68 000 trajets, soit moins de 4 % de croissance, traduisant un rééquilibrage progressif en faveur des mobilités durables.

Au-delà des infrastructures, c'est le fonctionnement même du système de mobilité qui est interrogé : lisibilité de l'offre, coordination entre réseaux, efficacité de l'intermodalité, égalité d'accès aux mobilités, notamment dans les territoires enclavés³¹, etc.

Répondre à ces multiples défis suppose de conjuguer l'action de court terme – expérimentations locales, meilleure organisation des flux pendulaires – et une vision de long terme, notamment portée par le déploiement du RER métropolitain, la réactivation du maillage ferroviaire, et une planification urbaine centrée sur la proximité. Cela implique aussi de hiérarchiser les investissements, comme le montre les débats récurrents autour du métro bordelais.

Le métro incarne une vision structurante des mobilités, mais soulève également des

interrogations en termes de coût, de délais, et d'adéquation avec les besoins du territoire et les enjeux d'intermodalité de court terme. Plusieurs acteurs insistent sur la nécessité de concentrer les efforts sur les solutions immédiatement activables, comme le SERM (Service Express Régional Métropolitain), les bus express ou les réseaux cyclables, plus à même de répondre aux besoins actuels des usagers et aux objectifs de sobriété. Ce rapport ne prend pas position sur tel ou tel mode de transport, mais appelle à replacer ce débat dans une stratégie globale de mobilité multimodale et équitable à l'échelle du territoire.

Cette partie propose une trajectoire articulée autour de quatre priorités :

- Renforcer la lisibilité et la cohérence des mobilités pour en faciliter l'accès,
- Réduire les fractures territoriales,
- Mieux intégrer urbanisme, emploi et mobilités,
- Structurer davantage une gouvernance partagée.

Elle propose une approche systémique adaptée à un territoire aussi exigeant et pluriel que la Gironde.

31. Bordeaux Métropole, *Schéma des mobilités - Horizon 2030*.

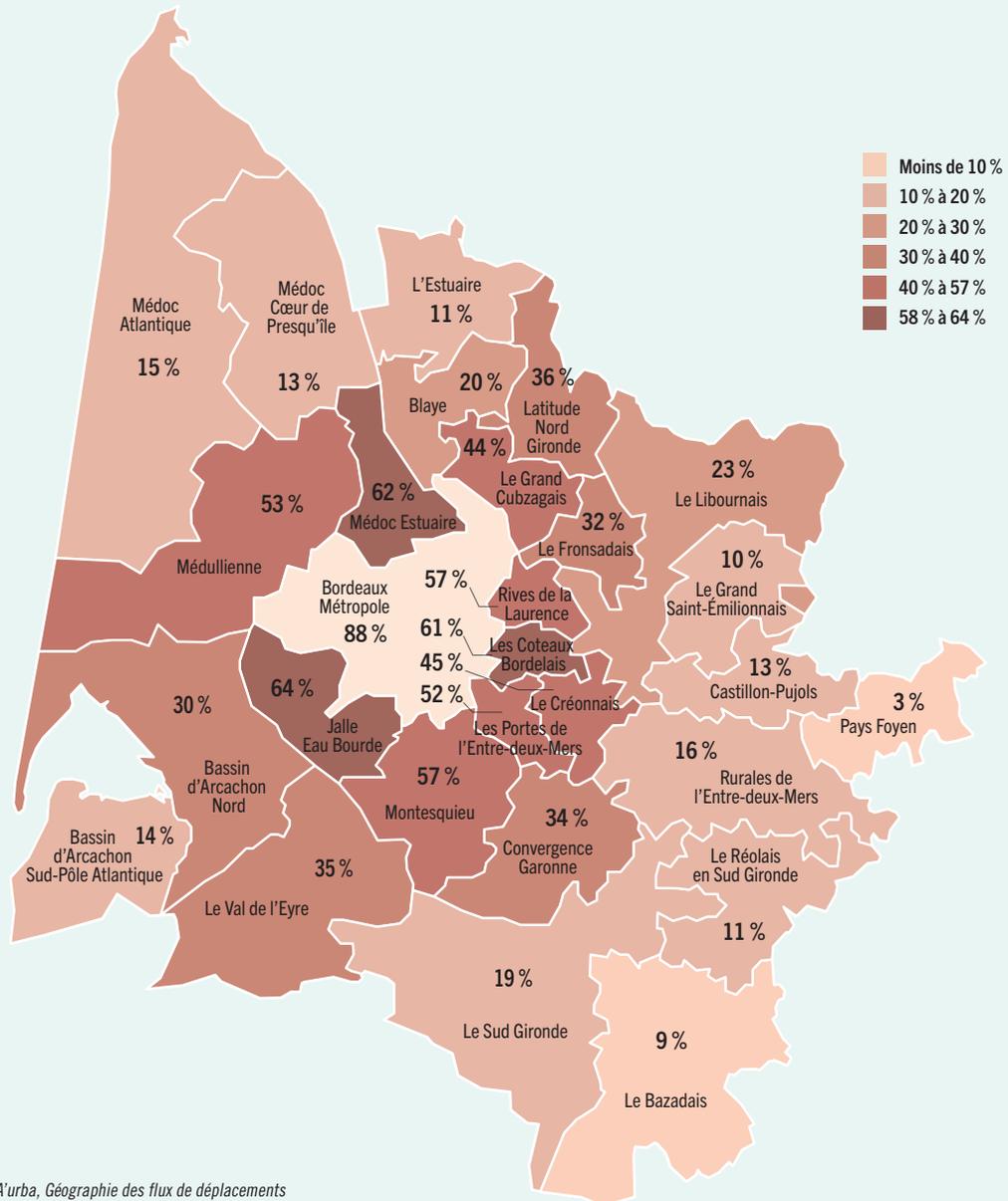
DÉPLACEMENTS PROJÉTÉS À L'HORIZON 2030 ET 2040

		2024	2030	2040	Évolution par rapport à 2024	
					2030	2040
Internes BM	Voiture	1 288 500	1 292 000	1 313 500	3 500	25 000
	TC	423 000	480 000	510 500	56 000	87 000
	Vélo	187 000	204 000	236 000	17 000	49 000
	Marche	828 000	859 000	940 000	31 000	112 000
	Total	2 727 000	2 835 000	3 000 000	107 500	273 000

Échange	Voiture	517 000	531 000	559 000	14 000	42 000
	TC	29 000	36 000	41 000	7 000	12 000
	Vélo	6 000	7 000	8 000	1 000	2 000
	Marche	1 000	1 000	1 000	0	0
	Total	553 000	575 000	609 000	22 000	56 000

Source : A'Urba

PART D'ACTIFS PAR EPCI TRAVAILLANT DANS BORDEAUX MÉTROPOLE EN 2020



Source : A'urba, Géographie des flux de déplacements des Girondins, octobre 2024.

LE SERM, COLONNE VERTÉBRALE D'UNE MOBILITÉ INTÉGRÉE

Alors que le métro concentre une partie du débat public, c'est bien le SERM – Service Express Régional Métropolitain – qui constitue la pierre angulaire de la transformation du système de mobilités dans la métropole mais surtout dans les relations à l'échelle du département de la Gironde.

Mis en place progressivement depuis 2021, le SERM articule les lignes TER existantes en un réseau cadencé à haut niveau de service. Il vise à relier les territoires périphériques à la métropole à travers un maillage de plus de 50 gares, avec une fréquence cible d'un train toutes les 30 minutes sur les lignes principales³².

Plus de 271 trains supplémentaires circulent déjà chaque semaine par rapport à 2020³³, appuyés par la modernisation des quais, la création de pôles d'échanges multimodaux, et l'arrivée de nouvelles rames régionales. À terme, le SERM permettra de doubler la capacité d'accueil du réseau ferré girondin,

en lien avec les lignes de car express et les modes actifs du dernier kilomètre.

Le SERM incarne une réponse systémique, rapide et crédible face aux défis de congestion, d'équité territoriale et de sobriété carbone. Il place l'intermodalité au cœur de la stratégie, en facilitant l'usage combiné du train, du vélo, du bus et du covoiturage via une intégration tarifaire (Modalis), une mutualisation des infrastructures et un cadencement renforcé.

Le SERM doit être appréhendé dans sa double dimension, ferroviaire et routière. Sa composante routière en constitue un pilier indissociable, avec la programmation de six lignes de cars express, dont deux sont déjà opérationnelles et deux autres prévues à l'horizon septembre 2025. Ce dispositif vise à mailler l'ensemble du territoire girondin en combinant ces deux modes de transport, afin de répondre en priorité aux besoins de déplacements pendulaires des actifs.

32. Région Nouvelle Aquitaine, Grand projet – Les RER métropolitains, 12 mars 2024.

33. Bordeaux Métropole, Dossier de presse – Réinventer la mobilité de demain, 3 juillet 2025.

3 QUESTIONS À...

Pierre Hurmic Maire de Bordeaux



« Le véritable enjeu, c'est de penser ensemble le logement, l'emploi et les mobilités. Trop souvent, ces politiques sont menées en silos. »

Monsieur le Maire, vous dites souvent que les territoires doivent être des lieux d'expérimentation. Quel est, selon vous, le rôle d'une ville comme Bordeaux dans la transformation des politiques de logement et de mobilité ?

Je crois fermement que les territoires locaux sont des laboratoires d'innovation, et Bordeaux ne fait pas exception. Ce que nous expérimentons ici, c'est une manière de faire autrement, d'inventer des réponses concrètes aux grands défis contemporains, en matière de logement, d'énergie, ou de mobilités.

Mais ce rôle d'expérimentateur est encore trop bridé : par exemple, pour encadrer les loyers à Bordeaux, nous avons dû obtenir une autorisation préalable de l'État. Cela illustre bien la limite de notre marge d'action. Le droit à l'expérimentation locale devrait être reconnu et élargi. Le projet de solarisation de 22 000 m² de toitures, incluant la base sous-marine transformée en musée (en lieu culturel), va faire de notre ville la première centrale solaire urbaine en toiture. C'est un exemple parmi d'autres d'une innovation pensée localement, qui crée aussi de l'emploi local et renforce notre sécurité énergétique.

Le marché du logement est particulièrement tendu à Bordeaux. Quelles réponses mettez-vous en œuvre face à cette situation ?

La tension est réelle, sur le marché locatif comme sur celui de l'achat. Avant l'encadrement des loyers, les prix ont flambé, excluant non seulement les ménages modestes, mais aussi les classes moyennes. Parmi les plus touchés : les familles monoparentales, les travailleurs pauvres, mais aussi les agents publics comme les soignants. Nous avons donc mis en place des partenariats avec des institutions comme le CHU pour leur permettre d'accéder à un logement dans de bonnes conditions. Il y a également un enjeu crucial sur le logement étudiant : c'est sur cette typologie que l'encadrement des loyers fonctionne le mieux, car ce sont souvent les plus exposés aux abus.

Au-delà de la régulation, nous agissons aussi sur l'offre. Bordeaux produit environ 2 000 nouveaux logements par an, y compris des logements intermédiaires. Nous avons instauré un "permis de louer" dans les quartiers sensibles, comme celui de la gare, pour lutter contre les marchands de sommeil. Et puis, je crois beaucoup aux BRS – les baux réels solidaires. C'est un outil antispéculatif formidable : le logement, ce n'est pas fait pour enrichir, c'est fait pour loger. Le logement, ici, devient un levier écologique, social et économique.

Vous liez étroitement la question du logement et celle de l'aménagement du territoire. Que faut-il faire pour que cela fonctionne concrètement ?

Le véritable enjeu, c'est de penser ensemble le logement, l'emploi et les mobilités. Trop souvent, ces politiques sont menées en silos. À Bordeaux, nous avons fait le choix d'un adjoint qui porte à la fois les questions de logement et d'urbanisme : c'est une manière de décroisonner.

Mais il faut aller plus loin. Le développement des villes moyennes est capital. On ne peut pas continuer à concentrer les emplois dans les grandes métropoles et reprocher ensuite aux gens de venir y vivre. La mobilité est une conséquence de l'aménagement du territoire. Si l'on veut un RER métropolitain, ce n'est pas pour créer des cités-dortoirs. C'est pour faire vivre des centralités autour des gares : y installer des services, des commerces, des activités, réhabiliter l'existant. C'est l'esprit de Bordeaux-Euratlantique, et c'est ce que j'appelle de mes vœux partout : des mini-Euratlantiques dans toutes les villes moyennes. Il est temps de tourner la page de cette idéologie du "tout pour les grandes métropoles" et de réparer nos territoires.

PRIORITÉ 1

Renforcer la lisibilité et la cohérence des mobilités pour en faciliter l'accès

De nombreux progrès ont été accomplis pour améliorer l'accessibilité du système de mobilité girondin : développement de la plateforme Modalis, déploiement progressif du RER métropolitain, renforcement des équipements intermodaux ou encore généralisation des supports dématérialisés. Ces initiatives témoignent d'un mouvement engagé vers plus de fluidité, de simplicité et d'efficacité.

Mais pour être pleinement opérants, ces outils doivent aujourd'hui être mieux articulés, rendus plus visibles, et intégrés dans une expérience usager fluide et cohérente. C'est tout l'enjeu de cette première priorité : consolider les acquis, lever les derniers freins d'usage et rendre le système plus lisible pour tous – habitants du cœur métropolitain comme des territoires périphériques, usagers réguliers comme occasionnels.

UN SYSTÈME DE TRANSPORTS COLLECTIFS PARFOIS PERÇU COMME PEU LISIBLE POUR LES USAGERS OCCASIONNELS ET NON URBAINS

D'après les retours exprimés lors des ateliers que nous avons menés, les usagers du système de mobilité girondin éprouvent des difficultés d'accès ou de compréhension. Cette perception concerne particulièrement les usagers

non réguliers, les habitants des communes périphériques, ainsi que les publics en situation de précarité ou de fragilité numérique.

Des progrès significatifs ont pourtant été engagés à l'échelle régionale, à travers le développement de la plateforme Modalis portée par Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Celle-ci propose une application et une carte uniques, un calculateur d'itinéraires multimodal (1,6 million de requêtes/mois en 2022), et un m-ticket interopérable sur une trentaine de réseaux³⁴. Modalis constitue aujourd'hui une base solide pour unifier l'expérience usager sur l'ensemble du territoire, en lien avec les ambitions d'intégration tarifaire et d'information multimodale. La carte unique, la généralisation des supports dématérialisés et la compatibilité entre réseaux TBM, TER et cars régionaux marquent une avancée concrète vers une mobilité fluide, particulièrement pour les déplacements interterritoriaux.

Cependant ces dispositifs restent parfois mal identifiés ou insuffisamment connectés aux réseaux métropolitains, ce qui limitent leur appropriation par certains publics et contribue à une forme de complexité perçue.

Des marges de progression subsistent.

Ce constat est corroboré par les données disponibles : seuls 27 % des métropolitains et 10 % des non métropolitains disposent d'un abon-

34. Territoires en Nouvelle-Aquitaine, 2019-2030 - La mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités en Nouvelle-Aquitaine, décembre 2023.

nement à un réseau de transports collectifs, malgré un réseau dense, signe d'une sous-utilisation liée en partie à des barrières pratiques.

« Pour les usagers habitués à la voiture, l'offre de transports en commun est illisible ! Il faudrait un système de billettique et d'informations commun pour que l'identification d'alternatives à la voiture, notamment multimodales, soit facile ».

Participant à l'atelier sur la mobilité

Renforcer la visibilité de dispositifs comme Modalis, mieux les articuler à l'échelle locale, et proposer une signalétique harmonisée dans les pôles d'échanges apparaissent comme des leviers concrets pour améliorer l'expérience usager.

L'enjeu est donc double : améliorer la lisibilité de l'offre pour les usagers réguliers, et lever les freins à l'entrée pour les usagers occasionnels ou nouveaux, afin de favoriser un véritable report modal.

PROPOSITION 12

CONSOLIDER UNE PLATEFORME UNIQUE D'INFORMATION MULTIMODALE, EN S'APPUYANT SUR LES ACQUIS DE MODALIS

Afin de rendre le système de transport girondin encore plus intelligible, il est proposé de mettre en place une plateforme numérique unifiée, regroupant l'ensemble des informations relatives aux différents réseaux de transport. Le MaaS Modalis en Nouvelle-Aquitaine, en cours de déploiement, constitue un socle prometteur. Il intègre déjà de nombreuses

fonctionnalités et pourrait servir de fondement à une plateforme girondine élargie. Il pourrait également s'appuyer sur les outils existants portés par Nouvelle-Aquitaine Mobilités (carte Modalis, calculateur d'itinéraire, m-ticket), dont le développement pourrait être renforcé en partenariat avec Bordeaux Métropole, dont le MaaS TBM, lancé en 2024, cumule 4,5 millions de connexions par mois.

L'objectif est de fournir, à travers un point d'accès unique, une information complète, cohérente et actualisée : itinéraires intermodaux, horaires en temps réel, perturbations, tarification, temps de correspondance. Ce type de service répond aux attentes exprimées notamment par les publics non-initiés, pour qui la complexité d'usage est un frein majeur à l'utilisation des transports collectifs.

Au-delà de l'aspect informatif, cette plateforme pourrait également intégrer des services opérationnels complémentaires : achat et validation de titres de transport, géolocalisation des véhicules, disponibilité des vélos ou des places de covoiturage, voire incitations comportementales (bonus de fidélité, crédits mobilité). Elle constituerait ainsi un outil structurant de la mobilité servicielle dans une logique d'intermodalité.

Dans cette perspective, l'objectif est de converger vers un véritable MaaS départemental, en s'appuyant sur les briques techniques en cours de constitution dans le cadre de Modalis et en intégrant progressivement les outils métropolitains, intercommunaux et régionaux dans une logique d'interopérabilité technique et institutionnelle.

La mise en œuvre de cette plateforme suppose une gouvernance partenariale entre les différents AOM et opérateurs, ainsi qu'une interopérabilité des systèmes d'information. Son

déploiement constituerait un levier rapide, visible et structurant pour améliorer l'attractivité du réseau de transports collectifs, tout en préparant les conditions de succès du futur RER métropolitain.

RENFORCER L'INTERMODALITÉ AU SERVICE DU QUOTIDIEN

La fluidité de l'intermodalité constitue un déterminant dans l'usage des transports collectifs. En Gironde, plusieurs initiatives ont déjà permis de mieux articuler les différents réseaux, mais des marges de progression demeurent, notamment entre le train, le bus et le vélo. Certaines discontinuités persistent et peuvent allonger les trajets ou rendre les correspondances moins intuitives, ce qui limite le recours aux mobilités combinées.

Les gares secondaires représentent un levier d'amélioration mais elles sont inégalement équipées : certaines manquent encore de parkings vélos sécurisés et ne proposent pas de correspondances horaires efficaces avec les autres réseaux. Cette situation freine le potentiel de ces infrastructures, notamment dans le cadre du déploiement du RER métropolitain. Sur les 47 gares concernées par le projet de RER métropolitain, seule une minorité dispose aujourd'hui d'une offre intermodale complète (parking vélo, info en temps réel, bus en correspondance etc.).

Ce constat partagé par plusieurs acteurs rencontrés lors des ateliers met en évidence la nécessité de garantir un parcours usager fluide - combinant accès automobile, stationnement et transport collectif - afin de rendre l'intermodalité plus attractive, notamment dans les territoires périurbains.

À cet égard, les infrastructures d'accès aux gares jouent un rôle crucial. Le déficit de

parcs-relais ou leur saturation dans certaines zones limite la capacité des habitants à rejoindre les gares en voiture pour ensuite basculer vers un mode de transport collectif. Dans une logique de renforcement de l'intermodalité, un premier engagement opérationnel a été acté en 2023 via une convention tripartite entre Bordeaux Métropole, METPARK et Keolis Bordeaux Métropole Mobilités. Cette initiative prévoit la création de 400 places de stationnement supplémentaires, avec un accès conditionné à la détention d'un titre de transport. Ce dispositif vise à faciliter le rabattement depuis les zones périphériques et à encourager le report modal, en apportant une réponse concrète aux besoins de stationnement en entrée de métropole.

“ Le RER métropolitain ne sera un succès que si l'on prend en compte la route. Il faut penser les rabattements, l'intermodalité, les parkings, sans quoi on reproduira les erreurs passées. ”

Gilles Savary, membre du Haut Comité du système de transport ferroviaire

D'autres actions sont également engagées dans les feuilles de route existantes : Bordeaux Métropole prévoit ainsi d'équiper les gares secondaires prioritaires dans le cadre du RER métropolitain, et le déploiement d'un service de vélo Modalis vise à compléter l'offre sur les premiers et derniers kilomètres.

À cela s'ajoute une réalité perçue par les usagers eux-mêmes. Seulement 55 % des habitants hors métropole bordelaise jugent l'offre de transports collectifs suffisante dans leur territoire, contre 85 % en métropole. Ce différentiel traduit, entre autres, l'absence d'une

intermodalité réellement structurée dans les territoires périurbains et ruraux.

Dans ce contexte, deux axes d'action s'imposent :

PROPOSITION 13

CONSOLIDER ET ÉLARGIR LES SOLUTIONS DE RABATTEMENT SOUPLES ET PEU COÛTEUSES

Pour renforcer l'efficacité du futur RER métropolitain et favoriser le report modal, plusieurs solutions de rabattement sont déjà en cours de déploiement. Il s'agit désormais d'en assurer la montée en puissance et l'élargissement à l'échelle départementale, en veillant à leur lisibilité et à leur articulation avec les pôles d'échange. Ces dispositifs comprennent notamment :

- Des lignes de bus express ou de navettes locales connectées aux gares ferroviaires, à fréquence régulière, avec horaires coordonnés ;
- Des zones de covoiturage identifiées, dotées d'un minimum d'équipements (signalétique, abris, réservation en ligne) ;
- Des stationnements vélo sécurisés, comprenant des consignes, voire un service de location de vélos en gare, pour assurer la continuité du trajet "porte à porte".

Ces dispositifs gagneraient à être renforcés prioritairement autour des gares les plus fréquentées ou à potentiel élevé, comme celles de Mérignac, Blanquefort, Talence-Médoquine. Sur ces sites, les efforts engagés – notamment à travers le modèle de la halte ferroviaire Saint Germaine au Bouscat, combinant tramway, bus et vélo sécurisé – témoignent d'une dynamique métropolitaine en cours. Leur impact dépendra également de leur intégration dans une stratégie intermodale plus large, incluant la coordination des horaires, la tarification intégrée et une plateforme d'information multimodale.

PROPOSITION 14

ACCÉLÉRER LA STRUCTURATION DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX DANS LES GRANDES GARES SECONDAIRES

À moyen terme, il s'agit de transformer certaines gares secondaires stratégiques – Libourne, Langon, Blaye, La Teste-de-Buch, Factice-Biganos – en véritables pôles d'échanges multimodaux, c'est-à-dire en hubs fonctionnels et attractifs. Ces pôles regrouperaient :

- Des correspondances optimisées entre train, bus, vélo et covoiturage,
- Des services publics de proximité (guichets, médiation, billetterie),
- Du stationnement pour voitures et deux-roues, avec signalétique et horaires harmonisés,
- Et des commerces ou services de première nécessité (restauration, conciergerie, postes, etc.).

De tels aménagements permettraient non seulement de faciliter l'usage combiné des modes de transport, mais aussi de redynamiser les centralités locales en favorisant les mobilités du quotidien. Ils peuvent aussi contribuer à une relocalisation de certaines fonctions urbaines (emploi, service, logement), réduisant la dépendance automobile et les déplacements pendulaires. Des exemples inspirants comme la gare de La Rochelle montrent qu'un pôle multimodal bien conçu peut devenir un levier de transformation urbaine et sociale.

En consolidant l'armature intermodale du réseau, ces propositions participeraient pleinement à la réussite du projet RER et plus globalement à l'accessibilité durable des territoires girondins.

LE VÉLO, LEVIER STRUCTURANT D'UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Porté par une dynamique soutenue depuis 2020, le vélo s'impose comme une solution crédible à court et long terme, notamment sur le dernier kilomètre. La transition vers des mobilités moins carbonées et plus inclusives nécessite de valoriser les modes actifs, au premier rang desquels le vélo. C'est d'autant plus facile que le taux d'équipement en vélo est conséquent : 60 % des ménages girondins ont au moins un vélo, soit 1 077 000 vélos (Cerema, 2021). En Gironde, et particulièrement dans la métropole bordelaise, le vélo progresse rapidement, soutenu par une politique d'investissement ambitieuse.

Entre 2020 et 2024, le linéaire d'aménagements cyclables est passé de 1 473 à 1 711 km, soit une hausse de 16 %. Le Réseau Vélo Express (ReVE), axe structurant à l'échelle métropolitaine, a vu la livraison de 16 premiers kilomètres³⁵, avec un objectif affiché de 165 km d'ici 2030. Ces infrastructures viennent appuyer une stratégie de maillage qui ne concerne plus seulement le cœur de métropole, mais cherche à irriguer les communes périurbaines.

Parallèlement, les équipements de stationnement sécurisé se sont renforcés : 1 222 places en Velobox ont été déployées, la vélostation Belcier a été doublée, et 906 places ont été créées en Metstations.

Cette politique produit déjà des effets tangibles sur les pratiques. La fréquentation cyclable a augmenté de 50 % depuis 2019, avec des pics quotidiens de plus de 13 000 cyclistes sur le pont de pierre et 10 000 sur les quais au niveau des Quinconces. Les subventions pour vélos à assistance électrique (VAE) ont doublé entre 2020 et 2024, soutenant une démocratisation de l'usage.

Pour autant, des disparités territoriales persistent. La part modale du vélo atteint jusqu'à 16 % dans les secteurs denses du centre de Bordeaux, mais reste inférieure à 5 % dans les communes les plus périphériques. L'enjeu est désormais de massifier l'usage au-delà des centralités, en consolidant les liaisons inter-quartiers, les continuités cyclables et l'offre de services (atelier, location, recharge VAE...).

Enfin, le rôle des employeurs apparaît déterminant dans l'accompagnement de cette dynamique. Les Plans de Mobilité Employeur (PMIE), rendus obligatoires pour les établissements de plus de 50 salariés sur un même site depuis la loi LOM, constituent des leviers concrets pour structurer des solutions adaptées aux mobilités domicile-travail. La mise à disposition de douches, vestiaires, parkings vélos sécurisés sont autant de leviers à mobiliser. Certaines entreprises pionnières montrent déjà l'exemple, mais l'enjeu devient la systématisation des aménagements en privilégiant la mutualisation entre entreprises quand cela est possible.

La montée en puissance du vélo ne relève donc pas d'un simple effet de mode, mais d'un mouvement structurel. Il s'agit de le consolider par une politique cyclable à l'échelle interterritoriale, articulée avec le RER métropolitain, les transports collectifs, et l'urbanisme du quotidien.

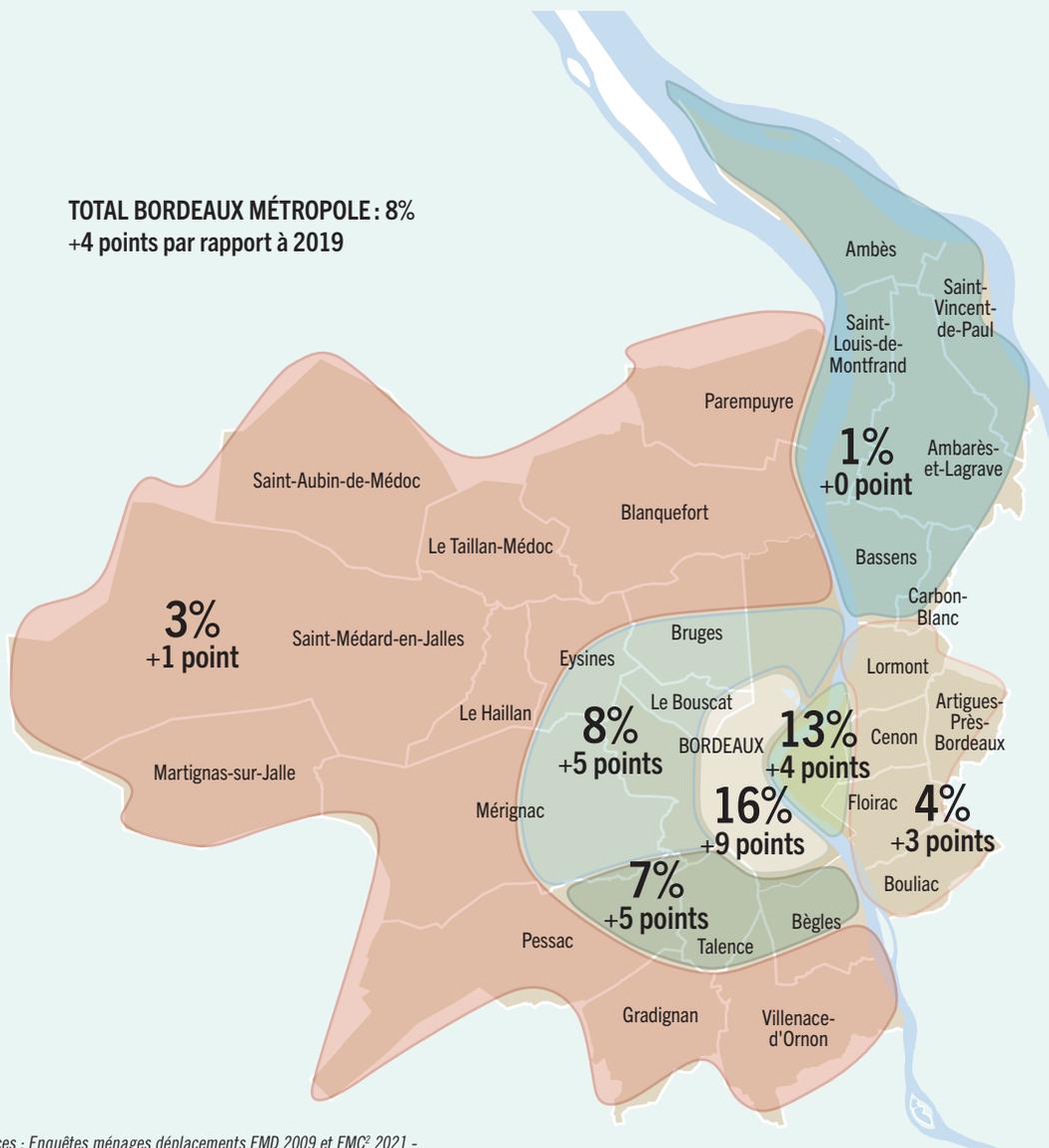
UNE DÉPENDANCE PERSISTANTE À LA VOITURE, FAUTE D'ALTERNATIVES CRÉDIBLES

Malgré la volonté collective d'encourager un report modal vers des mobilités plus durables, la voiture individuelle demeure le mode de déplacement majoritaire en Gironde. Elle représente 71 % des déplacements hors métropole et 46 % au sein de Bordeaux Métropole.

35. Bordeaux Métropole, Séminaire de partage d'informations sur les mobilités, 3 juillet 2025.

PART MODALE VÉLO EN 2021 ET ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2019

TOTAL BORDEAUX MÉTROPOLE : 8%
+4 points par rapport à 2019



Sources : Enquêtes ménages déplacements EMD 2009 et EMC² 2021 - Bordeaux Métropole, Séminaire de partage d'informations sur les mobilités, 3 juillet 2025.

Pourtant, au sein de la Métropole, les données récentes montrent une stabilité – voire une légère baisse – du trafic routier global, en particulier depuis la crise sanitaire et malgré la croissance de la population. Cette stabilité s'explique principalement par une baisse du trafic automobile dans le centre de l'agglomération (boulevards et intra-boulevards), les autres secteurs ayant conservé des volumes constants. À l'échelle de l'aire métropolitaine, l'indice de congestion calculé par TomTom est passé de 32 % en 2019 à 28 % en 2024, plaçant Bordeaux en 6^e position des grandes agglomérations françaises en matière de congestion routière.

La prépondérance du recours à la voiture hors métropole s'explique par plusieurs facteurs cumulés : une offre de transports collectifs encore morcelée, une intermodalité insuffisante et des temps de parcours peu compétitifs. Résultat : les alternatives crédibles à la voiture sont rarement perçues comme viables ou attractives par les usagers.

Les outils numériques développés à l'échelle régionale, comme la carte et l'application Modalis, cherchent à améliorer l'attractivité du transport collectif en simplifiant l'accès à l'information et aux titres de transport. Mais tant que ces outils ne seront pas pleinement connectés aux services métropolitains ou traduits dans une expérience usager fluide et que le service ne sera pas totalement fiable et régulier, la voiture restera perçue comme la solution la plus simple.

Ce recours massif se confirme sur les principaux axes autoroutiers bordelais : l'A10 affiche un taux d'autosolisme de 79,7 %, tandis que l'A62 enregistre un niveau encore plus élevé, atteignant 85,9 %³⁶.

Cet enfermement modal est aggravé par un sentiment d'injustice ou d'inégalité d'accès, exprimé dans les territoires éloignés des grands pôles, comme le Médoc ou le Nord-Libournais : 59 % des habitants interrogés en dehors de Bordeaux Métropole considèrent que « *le système actuel ne leur offre pas d'alternative crédible à la voiture* », contre seulement 23 % dans la métropole.

LA ROCADE BORDELAISE : UNE INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE... À RÉINSCRIRE DANS UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ GLOBALE

Longue de 45 kilomètres, la rocade bordelaise constitue la plus vaste ceinture périphérique de France. Connectée aux grands axes structurants (A10, A62, A63, RN89), elle joue un rôle déterminant dans la circulation à l'échelle locale, régionale et nationale, en lien direct avec le corridor atlantique européen. Conçue dès les années 1940 et mise en service progressivement entre 1968 et 1993, elle était initialement pensée comme un outil de délestage du centre-ville. Mais dès son achèvement, les premières alertes sur sa saturation apparaissent, et l'élargissement à 2 x 3 voies est jugé prioritaire dès 1994.

Ce projet d'élargissement, officiellement lancé en 2006, a mobilisé plus de 268 millions d'euros de financements publics³⁷. Il s'est échelonné sur plus de deux décennies, avec un quasi achèvement en 2023. Pourtant, malgré ces efforts, la congestion persiste : la rocade accueille aujourd'hui jusqu'à 140 000 véhicules par jour, dont 6 000 à 18 000 poids lourds selon les sections³⁸. Sur la portion Est, 15 % du trafic est constitué de poids lourds³⁹.

36. Vinci Autoroutes, 7e édition du baromètre de l'autosolisme, mars 2025.

37. Préfecture de la Gironde, Aménagement de la rocade ouest de Bordeaux.

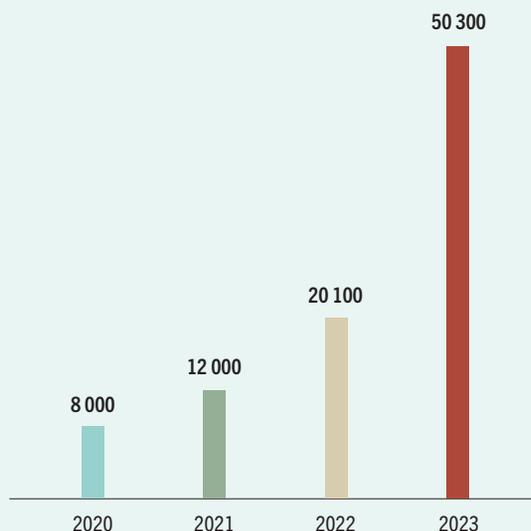
38. Bordeaux Métropole, Dossier de presse : Rocade Bordelaise – Améliorer la mobilité métropolitaine, 27 septembre 2022.

39. DREAL/CEREMA 2019.

TRAJETS CHÂÎNÉS : UN FREIN STRUCTUREL AU DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE

Si le covoiturage connaît une progression notable en Gironde – les trajets déclarés par jour sont passés de 8 000 en 2020 à plus de 50 000 en 2023 –, cette dynamique masque une limite structurelle souvent sous-estimée : l'inadaptation du covoiturage aux mobilités "chaînées".

NOMBRE DE TRAJETS DÉCLARÉS EN COVOITURAGE



Source : A'urba, Chiffres clés des transports et déplacements en Gironde – Edition 2024, septembre 2024.

Ces mobilités se distinguent des allers-retours domicile-travail classiques. On parle de trajets chaînés lorsqu'un usager combine plusieurs motifs de déplacement au sein d'un même parcours : déposer un enfant à l'école, se rendre au travail, faire une course ou passer à un rendez-vous médical.

Ces enchaînements, fréquents dans les quotidiens ruraux et périurbains, traduisent une forte intrication entre les temps de vie, les lieux de service et les contraintes logistiques.

Dans ce contexte, le covoiturage – même structuré autour de plateformes numériques, d'aires dédiées ou d'aménagements routiers dédiés – peine à offrir la flexibilité requise :

- Il est difficilement compatible avec des horaires incertains ou des détours multiples.
- Il suppose un degré élevé de coordination, peu compatible avec les contraintes familiales ou les rythmes atypiques.

Cette réalité éclaire en partie l'écart entre la hausse des usages observée (notamment dans les zones bien desservies par les aires de covoiturage) et la persistance d'un autosolisme massif, en particulier chez les publics confrontés à des mobilités contraintes. Elle rappelle aussi qu'aucune solution unique ne peut répondre à l'ensemble des situations : le covoiturage est un levier, mais non une panacée. Penser la mobilité du quotidien impose donc de mieux intégrer ces parcours complexes dans les stratégies publiques : cela suppose d'articuler offre souple, informations en temps réel, services de rabattement et accompagnement des temps de vie.

Ce constat révèle les limites d'une réponse purement capacitaire à un problème systémique. L'effet d'"appel d'air" est manifeste : l'augmentation de la capacité routière attire un trafic supplémentaire, sans résoudre durablement les embouteillages. Si les autorités explorent désormais d'autres leviers : régulation dynamique des accès, voies réservées au covoiturage, interdiction de dépassement pour les poids lourds, ou encore tarification incitative sur l'A63, ces réponses techniques ne pourront à elles seules suffire. Elles doivent être envisagées dans une stratégie plus large de transition.

Il convient toutefois que les pouvoirs publics, sans attendre et à l'initiative de l'État, la rocade étant de sa compétence, donnent une suite structurée aux différentes études et aux différents projets d'amélioration du fonctionnement de la rocade.

Infrastructure vitale mais saturée, la rocade cristallise les contradictions d'un système encore largement dépendant de la voiture individuelle. Mais elle concentre aussi une part significative du trafic de marchandises, sans véritable alternative logistique structurée à l'échelle de l'agglomération.

D'après les éléments issus du rapport final sur le report modal en Nouvelle-Aquitaine⁴⁰, les flux de marchandises en Aquitaine (ancienne Région) restent très largement dominés par la route, avec une part modale du rail ne pesant que 3 % et du maritime à 6 %⁴¹. Ce déséquilibre accentue la pression sur les infrastructures routières structurantes, notamment la rocade

bordelaise, qui concentre une part importante du trafic de transit. Le développement de solutions logistiques alternatives, à l'instar du renforcement du fret ferroviaire sur la rive droite, offrirait une réponse partielle mais structurante à la congestion. Il conviendrait d'initier une étude d'opportunité, associant Bordeaux Métropole, la Région, SNCF Réseau, HAROPA-Port de Bordeaux et les acteurs privés du transport et de la distribution, pour évaluer les scénarios techniques, économiques et environnementaux de ce report modal. À terme, cette approche pourrait déboucher sur la mise en place d'un itinéraire de transit marchandises hors rocade, articulé autour d'une chaîne logistique décarbonée et connectée au corridor atlantique européen.

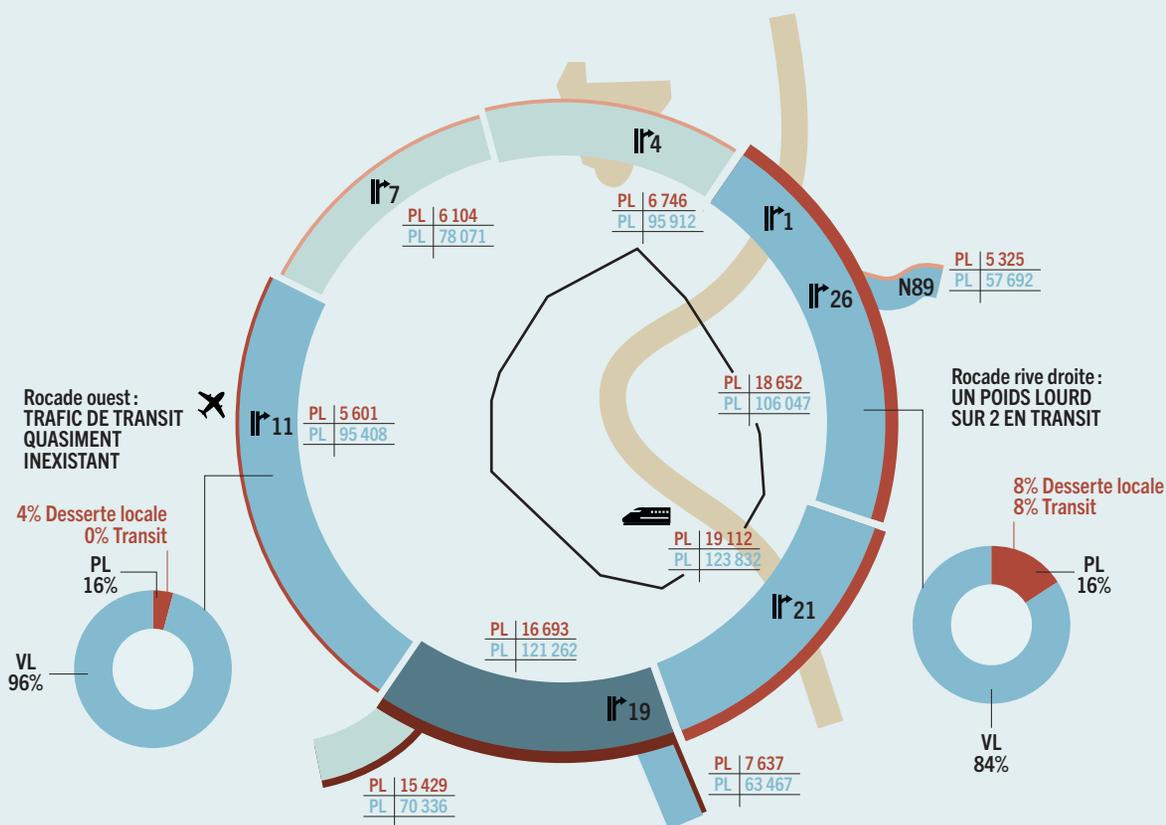
L'amélioration du fonctionnement de la rocade ne pourra être pleinement efficace qu'à condition d'être pensée en articulation avec des projets structurants de transport collectif et des politiques de relocalisation des fonctions urbaines. Sa requalification doit intégrer une stratégie de report modal des flux de fret vers le rail et le fluvial, combinée à l'optimisation des itinéraires de transit de marchandises et au développement de plateformes multimodales régionales. C'est à ce prix que la rocade cessera d'être uniquement une contrainte pour redevenir un outil au service de la mobilité girondine et de la résilience logistique du territoire. Une gouvernance technique à renforcer pour une lisibilité accrue du système

L'efficacité d'un système de transport intégré repose autant sur la qualité de l'offre que sur la manière dont elle est pilotée, partagée et

40. Observatoire régional des transports de la Nouvelle-Aquitaine, rapport d'étude « analyse des flux routiers de marchandises en Nouvelle-Aquitaine et potentiel de report modal », janvier 2025.

41. Elan Développement/CERTA, « Schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine », Juillet 2015.

TRAFIC DE LA ROCADE BORDELAISE



TMJA (TRAFIC JOURNALIER ANNUEL) EN 2019
 PL | 15 429
 VL | 70 336
 Nombre moyen en véhicules par jour des poids lourds (PL) et des véhicules légers (VL)

ÉVOLUTION 2010-2019 Véhicules légers (VL)

- évolution faible entre -1% et 5%
- évolution moyenne entre 6% et 12%
- évolution forte 13% et plus

ÉVOLUTION 2010-2019 Poids lourds (PL)

- évolution faible entre -1% et 5%
- évolution moyenne entre 6% et 12%
- évolution forte 13% et plus

Source : A'urba, Un poids lourd sur deux sur la rocade est (rive droite) dessert l'agglomération, 12 avril 2022.

rendue lisible pour les usagers. Or, en Gironde comme dans d'autres territoires métropolisés, l'architecture de gouvernance technique reste marquée par une forte fragmentation. Les données horaires, tarifaires, de fréquentation ou de service sont encore cloisonnées entre les différents opérateurs – TBM, SNCF, Région Nouvelle-Aquitaine, Département, transporteurs privés – ce qui nuit à la coordination des offres et à leur optimisation. Ce manque de mutualisation limite également les marges d'innovation.

Le programme de billettique régionale interopérable porté par Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) constitue un levier important, tout comme l'ambition d'un « MaaS régional » piloté depuis 2023. De son côté Bordeaux Métropole dispose d'un dispositif existant, robuste et déjà largement utilisé, construit dans le cadre de son contrat avec KB2M (Keolis Bordeaux Métropole Mobilités), incluant notamment un MaaS métropolitain performant. Néanmoins, l'absence d'une gouvernance numérique mutualisée entre NAM et la Métropole, chacun disposant de ses propres outils, pose la question de l'articulation entre ces deux systèmes à l'échelle départementale. Il ne s'agit pas de mettre en concurrence deux approches, mais de converger vers une solution plus lisible et plus fluide pour l'utilisateur, qui demeure au cœur des préoccupations.

Par exemple, les outils d'information en temps réel ne sont pas systématiquement interopérables ; la billettique dématérialisée peine à couvrir plusieurs réseaux de manière fluide ; et les données d'usage (fréquentation, affluence) ne sont pas accessibles à l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), ce qui complique la planification.

Ces constats ont été partagés de manière récurrente lors des ateliers que nous avons organisés où plusieurs acteurs ont appelé à

un pilotage plus intégré du système de mobilité incluant une gouvernance partagée des données. Le fonctionnement en silos des différents réseaux est perçu comme un frein à la construction d'une vision systémique de l'offre. Cette situation est d'autant plus problématique à l'heure où la transition vers un écosystème de mobilité servicielle (MaaS) suppose une gouvernance partagée de l'information, de la billettique et de la gestion de l'offre.

PROPOSITION 15

RENFORCER LA COORDINATION AUTOUR D'UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE DES DONNÉES DE MOBILITÉ

Face à ce constat, il est proposé de créer une plateforme commune d'échange et de pilotage des données de mobilité, à l'échelle girondine, reposant sur les principes suivants :

- Interopérabilité technique entre les systèmes de chaque opérateur (données horaires, tarifs, perturbations, fréquentation) ;
- Portabilité des titres de transport, facilitée par une billettique commune ;
- Visualisation intégrée de l'offre, permettant aux AOM et collectivités d'ajuster plus finement leur planification ;
- Ouverture contrôlée des données, dans une logique d'open-data utile à la fois aux acteurs publics et aux services tiers (start-up, applications etc.).

Inspirée de dispositifs pionniers comme transport.data.gouv.fr ou IDF Mobilités, cette plateforme viserait à mutualiser l'information pour renforcer la lisibilité du système, améliorer les conditions de report modal et accroître l'efficacité globale des politiques de mobilité. Cette proposition constitue un préalable indispensable au développement d'un système de transport intégré, fluide et accessible sur l'ensemble du territoire girondin.

PRIORITÉ 2

Mieux connecter les territoires, garantir une mobilité équitable pour tous

DES TERRITOIRES ENCORE FORTEMENT ENCLAVÉS

Si la métropole bordelaise concentre l'essentiel des investissements en matière de mobilité, une large partie du territoire girondin reste aujourd'hui en marge du système de transport public. Cette réalité concerne tout particulièrement le Médoc, le Blayais, le Nord Libournais, ainsi que certaines communes de l'Entre-deux-Mers. Dans ces secteurs, l'offre de mobilité est souvent rare, peu lisible, mal articulée aux besoins locaux, et totalement absente en horaires décalés (soirées, week-ends).

Ce constat d'enclavement est ressenti très fortement par les habitants. Les critiques sont récurrentes, notamment à l'égard des territoires du Médoc, où l'éloignement, la faible densité et la rareté de l'offre de transport produisent une dépendance quasi exclusive à la voiture.

Cet état de fait alimente un sentiment de relégation territoriale, d'autant plus fort que ces espaces sont souvent aussi confrontés à des fragilités socio-économiques (chômage, précarité énergétique, éloignement des bassins d'emploi, etc.).

Dans ces conditions, les solutions de transport doivent être pensées à partir des besoins spécifiques des territoires : typologie des déplacements, profils des usagers, horaires atypiques,

faibles volumes mais forte régularité. Il ne s'agit pas d'appliquer mécaniquement des solutions métropolitaines à des territoires ruraux ou mixtes, mais bien de concevoir une offre agile, ciblée, évolutive.

PROPOSITION 16

LANCER DES EXPÉRIMENTATIONS LOCALES DANS LES ZONES PEU DESSERVIES

Pour répondre à ces besoins de manière rapide et adaptée, il est proposé de déployer des expérimentations à l'échelle micro-locale, en mobilisant un triptyque simple et duplicable :

- Une navette flexible de rabattement reliant un ou des bourgs isolés à une gare TER à horaires fixes (matin et soir) ;
- Un parking vélo sécurisé, permettant le rabattement en modes doux depuis les hameaux environnants ;
- Une station de covoiturage à horaires garantis, avec une animation locale (plateforme et signalétique).

Ces expérimentations constitueraient des leviers pour tester rapidement des solutions sobres et efficaces dans des contextes peu denses, sans attendre des investissements lourds ou structurels. L'enjeu est également de construire un retour d'expérience territorialisé, permettant ensuite de prioriser les zones à renforcer, de modéliser les coûts et d'envisager une montée en charge selon les usages.

RÉSEAUX ROUTIER, FERRÉ, CYCLABLE ET FLUVIAL DE LA GIRONDE



DES INÉGALITÉS TERRITORIALES D'ACCÈS AUX SERVICES ET À L'EMPLOI

L'enclavement territorial constaté dans plusieurs zones périphériques de la Gironde n'est pas seulement une contrainte logistique de déplacement. Il renforce des inégalités sociales déjà préexistantes, en limitant l'accès aux ressources essentielles que sont l'emploi, les études supérieures, les soins ou les services publics.

Comme évoqué précédemment, ces zones recourent les secteurs identifiés par l'INSEE comme appartenant au "couloir de la pauvreté" qui s'étire du Médoc à Villeneuve-sur-Lot, en passant par le Nord et l'Est du département : Blayais, Cubzaguais, Libournais, Pays Foyen, marqués par une précarité socio-économique élevée, un accès limité à l'emploi local et une dépendance quasi exclusive à la voiture⁴².

Dans ces territoires, le cumul d'un logement éloigné, d'un réseau de transport insuffisant et du coût d'usage de la voiture contribue à enfermer les ménages les plus fragiles dans une forme de "double peine" territoriale et sociale. Les jeunes sans permis, les personnes âgées non motorisées ou les demandeurs d'emploi se retrouvent dans l'impossibilité de répondre aux sollicitations économiques ou sociales qui s'offrent à eux.

« On a des offres d'emploi, mais les gens ne peuvent pas y aller. Il faut deux correspondances et 1h45 de trajet pour 7 kilomètres. La mobilité, pour eux, c'est un frein à tout ».

Agent d'insertion interviewé dans le Blayais

Ces inégalités d'accès constituent donc une barrière à l'égalité des chances, mais aussi une entrave à l'inclusion territoriale et à la capacité des politiques publiques à répondre à l'objectif de cohésion.

Selon notre enquête, 41 % des étudiants girondins déclarent avoir « déjà renoncé à un emploi en raison de problèmes de transport »

LIGNES EXPRESS ROUTIÈRES : DEUX DYNAMIQUES COMPLÉMENTAIRES

L'inclusion territoriale passe aussi par la capacité à proposer des alternatives efficaces dans les secteurs non desservis par le ferroviaire ou le tramway. À ce titre, deux dispositifs distincts doivent être distingués :

- D'une part les lignes de bus express métropolitains (BEX), internes à Bordeaux Métropole,
- D'autre part les lignes de cars express extra-métropolitains, en lien avec le reste de la Gironde.

Les BEX sont des lignes structurantes du réseau TBM visant à renforcer l'ossature du réseau de transport urbain. Cette dynamique est déjà à l'œuvre. La ligne BEX G (Saint-Aubin-Gare Saint-Jean), mise en service, illustre ce modèle de desserte rapide et bien cadencée. D'autres projets sont en cours :

- La BEX J, qui reliera la Presqu'île au Campus, est en travaux ;
- D'autres, comme la BEX H (circulaire des boulevards), la BEX I (Pessac-Thouars-Malartic) ou la BEX M (Artigues-Mériadeck), entreront en service entre 2026 et 2028.

42. INSEE Aquitaine, *Pauvreté en ville et à la campagne, plus intense de la pointe du Médoc à Agen, juin 2011.*

Ces lignes sont conçues comme des compléments au réseau tramway et au futur RER métropolitain, avec des connexions aux gares, aux pôles d'échanges multimodaux et aux réseaux de covoiturage ou de rabattement. Elles visent une intégration tarifaire complète, à travers le développement du MaaS métropolitain porté par Bordeaux Métropole, avec notamment le titre combiné TBM + train, différent du système Modalis déployé à l'échelle régionale.

En parallèle, les cars express constituent une offre de rabattement extra-métropolitaine en lien avec le RER girondin. Deux lignes sont déjà en service, deux autres sont prévues à l'horizon 2025, et toutes visent à compléter l'offre ferroviaire là où le rail est absent ou peu performant.

Cette montée en puissance renforce la structuration du réseau, tout en contribuant aux objectifs de désenclavement et de report modal.

RELANCER UNE DYNAMIQUE FERROVIAIRE ADAPTÉE AUX TERRITOIRES

Face aux limites rencontrées par la route dans les territoires peu denses et enclavés, le ferroviaire léger apparaît de plus en plus aujourd'hui comme un levier stratégique de désenclavement, de cohésion territoriale et de transition écologique. Plusieurs zones du département disposent d'anciens axes ferroviaires partiellement désaffectés, qui font l'objet d'une réflexion exploratoire quant à leur potentiel de réactivation, à condition de repenser leur modèle économique et fonctionnel.

Toutefois, ces perspectives restent à confirmer, tant en termes de pertinence que de faisabilité. Le besoin est particulièrement exprimé dans les territoires où la desserte par cars interurbains ne suffit plus à absorber les besoins croissants en mobilité, ou se heurte

à une congestion croissante sur les axes routiers, comme c'est le cas dans les entrées de la métropole bordelaise. Dans ce contexte, la relance du ferroviaire secondaire ne peut être envisagée que si le besoin de mobilité est clairement qualifié, et si ce mode apparaît comme le plus adapté et soutenable face aux alternatives (car express, transport à la demande).

Il ne s'agirait pas de reproduire le modèle classique du "train lourd", mais bien d'envisager des solutions ferroviaires plus souples et évolutives, à l'image du tram-train ou d'autres systèmes légers, intégrés dans une logique d'intermodalité.

La Région, compétente en matière de transport ferroviaire, serait l'acteur pilote d'un tel chantier, en articulation étroite avec les territoires concernés. Toute relance éventuelle devra s'appuyer sur une évaluation rigoureuse des besoins, des usages potentiels, des coûts et des alternatives.

PROPOSITION 17

ÉTUDIER LA RELANCE CIBLÉE DE LIAISONS FERROVIAIRES LÉGÈRES ADAPTÉES AUX TERRITOIRES PÉRIURBAINS

Afin de répondre aux besoins de mobilité dans les zones en développement insuffisamment desservies par le réseau ferroviaire structurant, il est proposé d'engager des études de faisabilité sur la relance de liaisons ferroviaires secondaires, dans une logique adaptée aux bassins de vie. Ces études devront intégrer un diagnostic fin des besoins, une évaluation comparative avec les alternatives routières (cars express notamment), ainsi qu'un modèle économique soutenable.

L'objectif n'est pas de répliquer le modèle du "train lourd", mais d'ouvrir la voie à des solutions plus souples et évolutives, de type train

léger ou tram-train. Ce modèle – testé dans d'autres métropoles européennes comme Mulhouse ou Karlsruhe – présente des avantages techniques et économiques : coût réduit d'infrastructure, fréquence adaptée (30–60 minutes), meilleure insertion dans les tissus urbains et ruraux, et interopérabilité avec les réseaux TER ou tramway.

Ces lignes, si elles s'avéraient viables, pourraient constituer une offre de proximité structurante, à condition d'être intégrées dans un écosystème intermodal complet : parking vélo, rabattement en bus, billettique commune,

et services de première nécessité autour des haltes. Un urbanisme de gare adapté (logement abordable, services publics, centralités de vie) serait également indispensable pour éviter le risque d'infrastructures sous-utilisées.

L'ambition est ici d'identifier, avec la Région – autorité compétente en matière ferroviaire – les corridors réellement pertinents à moyen terme, en lien avec les dynamiques de croissance et les contraintes de congestion, et de tester un modèle léger, accessible et évolutif de desserte du quotidien.

MULHOUSE, KARLSRUHE : DES MODÈLES INSPIRANTS DE TRAM-TRAIN POUR LES ZONES PEU DENSES

Dans des territoires combinant urbanité diffuse, besoins de desserte fine et faibles densités, les modèles hybrides de type tram-train offrent des solutions particulièrement adaptées. Deux expériences européennes font aujourd'hui référence : Mulhouse et Karlsruhe.

À Mulhouse, le tram-train Sundgau, mis en service en 2010, relie le centre-ville à la vallée de la Thur sur une distance de 40 km, en empruntant successivement des infrastructures urbaines (voies tram) puis ferroviaires (réseau SNCF). Cette configuration permet d'assurer une continuité de desserte sans rupture de charge, avec une fréquence adaptée aux besoins du quotidien. Le tram-train dessert à la fois des quartiers denses, des bourgs périurbains et des villages plus isolés, avec une souplesse que ne permettrait pas un train lourd classique.

Le modèle de Karlsruhe, en Allemagne, fait figure de pionnier. Depuis les années 1990, cette ville de taille moyenne a développé un réseau interopérable tram/rail qui permet à des rames de tramway de circuler directement sur les voies ferrées régionales. Ce système a permis une forte augmentation de la fréquentation (+400 % sur certaines lignes) tout en maîtrisant les coûts d'exploitation.

Ces deux exemples démontrent la faisabilité technique, l'intérêt économique et la pertinence territoriale de ce type d'approche dans des contextes où le train lourd est surdimensionné, mais où le besoin de transport public structurant est réel. Appliqué à la Gironde, un tel modèle pourrait favoriser la réactivation de lignes secondaires tout en répondant aux enjeux de mobilité du quotidien dans les zones peu denses.

PRIORITÉ 3

Faire converger urbanisme, emploi et mobilités pour un aménagement durable

La Gironde s'est engagée depuis plusieurs années dans un effort de structuration de son système de mobilités à l'échelle de l'ensemble de son territoire. Au-delà de la seule métropole bordelaise, des dynamiques nouvelles émergent dans de nombreux secteurs périphériques et ruraux. Le déploiement de lignes express routières, la montée en puissance du covoiturage, les projets de réactivation ferroviaire ou encore les expérimentations locales de transport à la demande témoignent de cette volonté d'élargir le champ des possibles.

Pour autant, certains territoires restent confrontés à des fragilités spécifiques : déserte limitée, dépendance à la voiture, éloignement des bassins d'emploi. Ces réalités territoriales appellent des réponses différenciées, fondées sur une lecture fine des usages, des profils d'habitants et des temporalités. Il s'agit de consolider une approche par bassins de vie, fondée sur l'intermodalité, l'accessibilité sociale et la complémentarité des offres.

Dans cette perspective, cette troisième priorité propose de renforcer les maillages de transport, d'accélérer les projets en cours et d'innover par des solutions adaptées aux réalités locales. Elle s'inscrit dans une logique de convergence : faire en sorte que chaque territoire, quel que soit son degré d'urbanisation, puisse bénéficier d'un socle de mobilité accessible.

UNE ORGANISATION TERRITORIALE ENCORE TROP SPÉCIALISÉE ET CENTRALISÉE

Le territoire girondin est aujourd'hui caractérisé par une forte spécialisation fonctionnelle des espaces, fruit de décennies de développement métropolitain orienté par une logique de zonage.

Ce modèle urbanistique dissocie nettement les lieux d'habitation, d'emploi, de formation et de service. Il se manifeste par des configurations typiques de la périphérie bordelaise : « on habite à Créon, on travaille à Mérignac, on étudie à Pessac ».

Ce découpage spatial engendre des mobilités dites "contraintes", marquées par une régularité forte (domicile-travail), des distances allongées, une dépendance à la voiture et une saturation des infrastructures aux heures de pointe. Il aggrave également l'empreinte carbone des déplacements et réduit les possibilités de choix des usagers.

Le phénomène est encore accentué par une concentration excessive des fonctions urbaines dans la métropole bordelaise. Comme mentionné précédemment, près de deux tiers des

emplois girondins sont localisés dans l'aire métropolitaine⁴³, attirant quotidiennement plusieurs dizaines de milliers de travailleurs issus du reste du département. 9 % des déplacements girondins sont des déplacements d'échange entre la métropole de Bordeaux et le reste du département et sont responsables de 36 % des kilomètres parcourus (Cerema, 2021). Cette centralisation renforce les flux pendulaires, ralentit les dynamiques de développement hors métropole, et entretient une dépendance fonctionnelle asymétrique entre les territoires.

La conséquence directe est un affaiblissement des pôles secondaires, souvent relégués à un rôle résidentiel ou rural, peu attractifs pour les activités économiques et peu structurés pour répondre aux besoins de proximité (santé, éducation, emploi, services publics).

Ces constats appellent une transformation structurelle de l'organisation du territoire, au service d'un urbanisme plus équilibré, plus fonctionnel et plus soutenable.

PROPOSITION 18

REPENSER L'ORGANISATION SPATIALE DES FONCTIONS URBAINES

Il est impératif de rompre avec le modèle d'urbanisme de séparation des fonctions, en favorisant des formes urbaines mixtes qui intègrent logement, emploi, commerce, services et équipements dans des périmètres géographiques resserrés.

L'objectif est de réduire les mobilités contraintes, de renforcer les proximités fonctionnelles, et d'encourager des déplacements courts, moins carbonés et plus choisis. Cette logique de "ville du quart d'heure", adaptée aux

centralités périurbaines et rurales, doit structurer les futures opérations d'aménagement.

Cette approche doit être pleinement prise en compte dans les documents de planification (SCoT, PLUI, PLH), afin d'assurer la convergence entre urbanisme, mobilité et logement. C'est également un levier majeur d'équité territoriale et de qualité de vie. Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise intègre cet objectif visant à l'équilibre économique entre les territoires, notamment via les opérations d'intérêt territorial (OIT)⁴⁴.

PROPOSITION 19

STRUCTURER UN URBANISME AUTOUR DES GARES SECONDAIRES

Les gares secondaires constituent des leviers stratégiques pour opérer cette transformation. Situées en cœur de petites villes ou à la croisée d'axes régionaux, elles peuvent devenir les pivots d'un urbanisme de centralité intégrant :

- Des logements abordables ;
- Des commerces de proximité et des services publics (santé, éducation, petite enfance) ;
- Des espaces de coworking ou de tiers-lieux, pour maintenir de l'activité sans renforcer les flux vers Bordeaux.

PROPOSITION 20

CIBLER LES PÔLES SECONDAIRES À FORT POTENTIEL POUR LES ÉQUIPER RAPIDEMENT

Certains pôles apparaissent comme des priorités d'action à court terme, car ils cumulent accessibilité ferroviaire, potentiel de densification et centralité territoriale. Il s'agit notamment de Libourne, Langon, Factice-Biganos, Castillon-la-Bataille.

43. A'urba – Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine, Giroscopie – Chiffres clés, 2021.

44. Sysdau : d2o_aire_metropolitaine_active_arret_scot_aire_metropolitaine_bordelaise_.pdf

Sur ces sites, il est proposé de déployer sans attendre des investissements ciblés sur l'intermodalité et le confort d'usage et une communication adaptée :

- Parkings relais à dimension humaine ;
- Abris vélos sécurisés et services de location ;
- Signalétique visible, informations voyageurs intégrées ;
- Horaires coordonnés avec les trains et les services locaux.

Ces aménagements renforceraient l'attractivité de ces gares, tout en créant les conditions d'un rééquilibrage des fonctions urbaines à l'échelle du département.

UN ALLONGEMENT DES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL

L'évolution des dynamiques résidentielles et foncières en Gironde a contribué à un allongement constant des distances parcourues quotidiennement entre le domicile et le lieu de travail. En particulier, la pression foncière dans l'agglomération bordelaise pousse de nombreux ménages à s'éloigner vers les couronnes périurbaines ou rurales, où le foncier est plus accessible mais les services moins présents.

Cette logique résidentielle est rarement compensée par une stratégie de localisation des emplois. Au contraire, les principales zones d'emploi se concentrent dans l'ouest de la métropole, autour de Mérignac, de la zone aéroportuaire et du périmètre de l'opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc, qui s'étend sur les communes de Mérignac, le Haillan, Saint-Médard en Jalles et Martignas-sur-Jalle, et, qui drainent quotidiennement une part importante des flux pendulaires girondins⁴⁵.

45. INSEE – Mobilités professionnelles en Gironde, 2021

Cette dissociation spatiale entre habitat et emploi se traduit par :

- Un renforcement de la dépendance à la voiture ;
- Une augmentation du coût temporel et financier des trajets domicile-travail, pesant plus lourdement sur les ménages modestes ;
- Un risque d'exclusion territoriale et professionnelle, notamment pour les jeunes et les personnes non motorisées.

“ Aujourd'hui, dans certains territoires, pour aller travailler à Bordeaux, il faut faire une heure de voiture. Il faut inverser la logique : amener l'emploi là où sont les gens. ”

Participant à l'atelier sur la mobilité

PROPOSITION 21

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DE LIEUX DE TRAVAIL DÉCENTRALISÉS

Pour limiter les flux pendulaires de longue distance et renforcer la résilience territoriale, il est proposé de soutenir activement la création de lieux de travail décentralisés dans les villes moyennes et les centralités secondaires. Cette orientation vise à inscrire les mobilités du quotidien dans un système plus soutenable, en rapprochant les fonctions productives des lieux de vie. Ces espaces pourraient prendre plusieurs formes :

- Tiers-lieux polyvalents, accueillant des télétravailleurs, des indépendants, des PME ou des services mutualisés ;
- Espaces de coworking intégrés à des gares, centres-bourgs ou quartiers en renouvellement ;

“ Il faut inciter les entreprises à s’implanter à Bordeaux et ailleurs de manière plus équilibrée, et à développer des espaces de coworking dans les villes moyennes. On maintient le lien social, on évite les inconvénients du télétravail à domicile, et on limite les flux pendulaires. ”

**Pierre Hurmic,
Maire de Bordeaux**



→ Pôles d'activités de proximité ciblant les fonctions support ou les services peu dépendants de la centralité métropolitaine.

Cette ambition s'inscrit dans la continuité des efforts engagés depuis 2020 par Bordeaux Métropole, notamment à travers les contrats de coopération territoriale impulsés par Alain Anziani. Ces contrats comportent des volets mobilité et développement économique, appuyés par l'action d'Invest in Bordeaux pour favoriser l'implantation d'activités au-delà

du cœur métropolitain. Toutefois, malgré ces orientations, les résultats restent limités en raison de la faible appétence des entreprises à s'implanter dans ces zones, ce qui appelle à renouveler les modes d'accompagnement et les leviers d'attractivité.

Ces formes d'organisation du travail contribuent à maintenir une dynamique économique dans les territoires non métropolitains, tout en réduisant la dépendance automobile et en favorisant les circuits courts de mobilité.

TRAVAILLER PRÈS DE CHEZ SOI : L'EXEMPLE INSPIRANT DU PAYS BASQUE ESPAGNOL

Face aux enjeux de saturation des infrastructures, de qualité de vie et de revitalisation des territoires, certaines régions ont engagé des politiques proactives de décentralisation des lieux de travail. C'est le cas du Pays Basque espagnol, et plus spécifiquement de la province de Gipuzkoa, qui a déployé depuis 2019 un réseau structuré de "coworking ruraux".

Implantés dans des gares, des maisons de services ou des équipements publics, ces espaces permettent à des actifs – indépendants, salariés en télétravail ou petites entreprises – de travailler à proximité de leur domicile tout en bénéficiant d'une connexion aux réseaux de transport. Cette politique, portée par la Diputación Foral de Gipuzkoa en lien avec les opérateurs de transport et les acteurs économiques locaux,

s'inscrit dans une logique d'aménagement équilibré du territoire.

Les premiers effets mesurés indiquent une baisse des flux pendulaires vers Saint-Sébastien, mais aussi une revalorisation de centralités en perte d'attractivité, notamment dans des communes rurales ou semi-rurales. Cette démarche, articulant mobilité, emploi et revitalisation territoriale, constitue une source d'inspiration pour des territoires girondins confrontés à des logiques similaires.

Elle invite à penser les mobilités autrement : non plus seulement comme des flux à gérer, mais comme le reflet d'un aménagement du territoire plus équilibré, où les lieux de vie et les lieux d'activité se rejoignent à l'échelle locale.

En Gironde, cette stratégie pourrait s'appuyer sur un recensement des tiers-lieux existants, l'identification de fonciers publics vacants et le déploiement d'un appel à projets pluriannuel, associant collectivités, acteurs de l'emploi et opérateurs de télécommunications. Cela permettrait de massifier ces lieux d'implantation professionnelle de proximité, dans une logique de transition écologique, d'équilibre territorial et de cohésion sociale.

DES MOBILITÉS À MIEUX ARTICULER AVEC L'URBANISME POUR GAGNER EN EFFICACITÉ

L'organisation urbaine du territoire girondin reste profondément marquée par une dissociation entre le développement de l'habitat et la structuration des réseaux de transport. Historiquement, certains projets immobiliers ont été lancés sans coordination avec les infrastructures de transport en commun, générant des formes d'urbanisation peu accessibles autrement qu'en voiture.

Ce constat tend toutefois à évoluer, avec une prise de conscience croissante de l'importance d'un urbanisme plus orienté vers la proximité et l'intermodalité. Il reste que certains quartiers à faible densité, développés dans les années 2000, demeurent éloignés des axes de transport collectif et insuffisamment dotés d'alternatives à l'automobile.

À l'inverse, plusieurs gares existantes, y compris dans des secteurs bien desservis par le réseau ferroviaire, restent aujourd'hui sous-utilisées faute d'habitat, de services ou d'activités économiques à proximité immédiate. Il s'agit d'un réalignement progressif à opérer entre urbanisme et infrastructures de mobilité, pour renforcer l'efficacité du système et réduire les mobilités subies.

PROPOSITION 22

INTÉGRER PLEINEMENT LA LOGIQUE MOBILITÉ/ LOGEMENT/EMPLOI DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Il est proposé de réviser les documents de planification urbaine – Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), Programme Local de l'Habitat (PLH) – pour y intégrer systématiquement les enjeux de mobilité.

L'objectif est de :

- Localiser prioritairement les projets de logements et d'activités dans des secteurs bien desservis ou en passe de l'être ;
- Éviter la construction de nouvelles zones pavillonnaires isolées, génératrices de dépendance à la voiture ;
- Identifier des "zones de convergence" à fort potentiel multimodal, autour des gares existantes ou des futurs pôles d'échanges du RER métropolitain.

Cette logique est d'ailleurs promue dans la feuille de route Mobilités 2030 portée par Bordeaux Métropole, qui appelle à « *mieux articuler les documents de planification urbaine avec les infrastructures de transport, afin de favoriser un développement urbain moins dispersé, plus soutenable* ». Elle constitue un levier structurant de sobriété foncière, de cohérence territoriale et de justice sociale, en redonnant du sens à l'investissement dans les transports publics et en réduisant les distances subies.

AGIR SUR L'ORGANISATION DU TRAVAIL ET DES TEMPS COLLECTIFS

La question des mobilités ne peut être réduite aux seules infrastructures ou à l'offre de transport. Elle est également profondément liée à l'organisation sociale des temps de vie, notam-

ment des temps collectifs imposés (heures d'ouverture des établissements, horaires de travail, pics scolaires et universitaires). Aujourd'hui, l'essentiel des déplacements se concentre sur quelques heures, créant des phénomènes de saturation qui affectent la performance du réseau, la qualité de vie et les conditions de travail.

Dans la métropole bordelaise comme dans d'autres territoires girondins, cette synchronisation excessive des rythmes alimente la congestion, notamment aux heures de pointe. Face à cette situation, les collectivités ne sont

pas seules à pouvoir agir : les employeurs publics et privés ont également un rôle déterminant à jouer dans la régulation temporelle des flux. En aménageant les horaires d'arrivée, en promouvant le télétravail ou en adaptant les temps de pause, ils peuvent contribuer activement à lisser la demande de mobilité sur la journée.

Il est essentiel de reconnaître que toute modification des horaires peut s'avérer complexe à concilier avec l'organisation familiale, déjà fortement contrainte par la coordination de multiples temps collectifs (scolaires, professionnels, périscolaires...). C'est pourquoi il ne

À RENNES, DÉSATURER SANS CONSTRUIRE : LE PARI DU TEMPS PARTAGÉ

Face à l'engorgement croissant de ses rames de métro aux heures de pointe, notamment entre 7h40 et 8h, la métropole de Rennes a choisi de ne pas investir massivement dans de nouvelles infrastructures, mais d'agir sur l'organisation temporelle des mobilités. Sous l'impulsion du Bureau des temps, créé en 2002, la collectivité a engagé une réflexion sur la synchronisation des rythmes scolaires, professionnels et urbains.

Un levier s'est rapidement imposé : les horaires universitaires. À l'université Rennes 2, une expérimentation a été lancée dès 2012. En décalant de 15 minutes l'entrée en cours des premières et deuxième années de licence (8h30 au lieu de 8h15), soit 8 000 étudiants, la métropole a constaté :

- Une baisse de 5 % de la fréquentation aux heures d'hyperpointe⁴⁶,
- Une réduction de 17 % de la charge des rames de métro,
- La disparition des engorgements aux sorties de station.

Ce simple ajustement, sans aucun investissement lourd, a permis de lisser les flux et d'améliorer significativement le confort des usagers. Devant l'efficacité de la mesure, elle a été pérennisée, et d'autres expérimentations sont en cours, notamment autour des établissements scolaires desservis par la nouvelle ligne b.

Cet exemple souligne l'importance d'agir sur les temps collectifs comme levier de gestion de la demande de mobilité, complémentaire aux réponses techniques ou infrastructurelles.

46. Banque des territoires, Pour limiter les flux aux heures de pointe, Rennes Métropole joue sur le temps, 10 septembre 2018.

s'agit pas de plaider pour des changements radicaux, mais plutôt d'explorer des ajustements modestes, parfois de quelques minutes seulement, susceptibles de contribuer, à l'échelle d'un territoire, à un meilleur lissage des flux de mobilité sur la journée.

« Il suffirait de peu de choses, comme un léger décalage des horaires universitaires, pour fluidifier les flux. Rennes l'a fait avec succès. »

Aurélien Braud, Directeur marketing chez Keolis
Bordeaux Métropole Mobilités

Dans le même esprit, à Bordeaux INP, une expérimentation conduite dans le cadre de la chaire Mobilité et Transports intelligents a montré qu'un léger ajustement des horaires étudiants pouvait contribuer à désaturer la ligne de tramway aux heures de pointe.

En l'absence de marge pour renforcer l'offre, l'étalement des arrivées via une modulation des emplois du temps a permis une amélioration sensible de la fluidité. En l'étendant aux sphères économiques et administratives, cette approche pourrait produire des effets structurels durables. Ce type d'initiative rappelle l'intérêt des politiques de régulation temporelle comme levier de gestion de la demande de mobilité.

PROPOSITION 23

ÉTENDRE ET COORDONNER LES DÉMARCHES D'HORAIRE DÉCALÉS

Il convient de poursuivre les expérimentations sur les temps collectifs. Le cas du campus bordelais précédemment évoqué est emblé-

matique. Ces ajustements pourraient être étendus à d'autres publics (lycéens, agents publics, salariés de grands employeurs), en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités concernées. L'enjeu est d'agir sur la demande de mobilité sans restreindre l'accès aux services, mais en optimisant l'usage du réseau existant.

PROPOSITION 24

GÉNÉRALISER LES PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEURS ET INTER-ENTREPRISES (PMIE)

Les plans de mobilité employeurs ou inter-entreprises (PMIE) constituent un levier efficace et adaptable pour optimiser les déplacements professionnels. En cohérence avec les obligations légales introduites par la loi LOM (2019), ces plans permettent d'agir sur :

- L'aménagement des horaires (arrivées décalées, temps partagés, évitement des heures de pointe) ;
- La mise à disposition d'alternatives concrètes : navettes privées, stationnements vélos, aides à la mobilité douce ;
- L'organisation du télétravail sur des bases volontaires et négociées, évitant les flux quotidiens sans rompre le lien social.

La mise en place d'un PMIE par les cinq entreprises de Bordeaux Lac a permis de réduire de 9 points la part de l'autosolisme en 3 ans. Ce type de démarche pourrait être généralisé à d'autres zones d'activité économique majeures de la Gironde (Ravezies, Euratlantique, Artigues, etc.).

PRENDRE EN COMPTE LES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET AÉROPORTUAIRES DANS UNE STRATÉGIE MULTIMODALE ÉLARGIE

Si le présent rapport se concentre sur les mobilités du quotidien – déplacements pendulaires, intermodalité locale –, il importe de ne pas négliger le rôle structurant des infrastructures fluviales et aéroportuaires dans l'organisation territoriale et les dynamiques de mobilité girondines.

Le port de Bordeaux constitue un levier important pour le développement du fret alternatif. Dans un contexte de saturation routière et de nécessaire décarbonation du transport de marchandises, le potentiel du fluvial reste significatif, notamment pour désengorger la rocade et renforcer les flux logistiques durables vers la façade atlantique. Des pistes sont régulièrement évoquées pour relancer le transport par barges ou cabotage fluvial : le développement du fret fluvial doit à terme contribuer à réduire la pression sur les réseaux routiers.

Par ailleurs, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac joue un rôle déterminant dans l'attractivité économique de la métropole et du Sud-Ouest. Il assure la connectivité nationale et internationale de nombreux acteurs économiques, et son développement doit s'articuler finement avec les réseaux de mobilité urbaine et périurbaine. La desserte de l'aéroport par le RER métropolitain, le renforcement des navettes express ou la coordination avec les plans de mobilité d'entreprise autour de la zone aéroportuaire sont autant d'enjeux à inscrire dans une approche multimodale cohérente et prospective.

Ainsi, même si ces infrastructures relèvent de logiques différentes de celles de la mobilité quotidienne, leur articulation avec l'ensemble du système girondin de déplacements mérite d'être pensée de manière intégrée. Elles participent pleinement à l'accessibilité, à la résilience et à la compétitivité du territoire.

PRIORITÉ 4

Renforcer la gouvernance territoriale pour accompagner les dynamiques de mobilité

Face à l'ampleur des transitions à mener, la réussite d'une politique de mobilité à l'échelle girondine repose autant sur la cohérence des choix techniques que sur la clarté des responsabilités et des coopérations institutionnelles. Ces dernières années ont vu émerger une série d'initiatives structurantes –SERM, lignes express, plans vélo etc. –, portées par une diversité d'acteurs publics.

Or, à mesure que les attentes citoyennes se renforcent en matière de lisibilité, d'efficacité et de cohérence, il devient indispensable de franchir un cap dans la gouvernance des mobilités. L'enjeu n'est pas d'unifier tous les échelons, mais de mieux articuler les stratégies, d'organiser la coordination des investissements et d'ancrer les décisions dans une vision commune de long terme. Cela suppose de sortir de la logique de guichet ou de projet isolé pour aller vers un cadre partagé, lisible pour les usagers comme pour les territoires.

Cette priorité propose ainsi plusieurs pistes concrètes pour bâtir une gouvernance adaptée aux défis contemporains.

UNE GOUVERNANCE ÉCLATÉE ENTRE MULTIPLES ACTEURS INSTITUTIONNELS

L'organisation des mobilités en Gironde repose sur une pluralité d'acteurs institutionnels aux compétences complémentaires. La

Région Nouvelle-Aquitaine pilote les transports régionaux (TER, cars interurbains), Bordeaux Métropole organise le réseau TBM, plusieurs intercommunalités disposent de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), le Département intervient sur les infrastructures routières, tandis que l'État conserve un rôle structurant dans les grands projets (comme le RER métropolitain) et les cofinancements. À ces acteurs publics s'ajoutent des opérateurs privés, des entreprises, ainsi que des réseaux associatifs et économiques, qui participent à la vitalité du système.

Ce maillage institutionnel témoigne d'une volonté de proximité et d'adaptation aux spécificités locales. Toutefois, cette richesse d'acteurs peut également générer des difficultés de coordination, avec des initiatives parfois cloisonnées, des temporalités différentes, et des priorités pas toujours convergentes. Il en résulte une certaine complexité dans la planification et l'articulation des politiques publiques, susceptible de nuire à la lisibilité pour les usagers et à l'efficacité collective.

Plusieurs démarches structurantes ont pourtant vu le jour, à l'image du Schéma régional des mobilités ou de la feuille de route du SERM, qui affirment une ambition partagée. Néanmoins, ces outils peinent encore à fédérer l'ensemble des échelons autour d'une stratégie girondine pleinement intégrée. Lors des ate-

liers menés dans le cadre de ce rapport, nombreux ont exprimé le besoin d'un pilotage plus lisible et plus unifié, notamment pour fluidifier la mise en œuvre des projets et mutualiser les ressources.

Ce constat ne remet pas en cause l'engagement des acteurs, mais souligne l'intérêt d'une gouvernance plus articulée, capable de mieux coordonner les offres, d'aligner les investissements et de construire une vision commune à long terme. La réussite du RER métropolitain, par exemple, repose autant sur la qualité des infrastructures que sur la capacité à faire converger urbanisme, offres de transport et politiques tarifaires à l'échelle du département.

« Il faut un syndicat mixte pour gagner en performance. »

Gilles Savary, membre du Haut Comité du système de transport ferroviaire,

Le diagnostic est partagé dans la feuille de route du SERM, qui déplore un manque de lisibilité pour les usagers et une difficulté à articuler les projets à l'échelle départementale. Lors des auditions réalisées, plusieurs voix ont exprimé une même incompréhension face à la complexité de l'écosystème institutionnel et l'absence de stratégie commune.

PROPOSITION 25

RENFORCER LA COORDINATION STRATÉGIQUE À TRAVERS UNE INSTANCE INTERINSTITUTIONNELLE ÉLARGIE

Afin de surmonter cette fragmentation, il est proposé de renforcer la coordination interinstitutionnelle à l'échelle départementale. Cette instance aurait un rôle de coordination

stratégique, de suivi des projets, et de clarification des priorités à court et moyen terme. Elle serait composée :

- De représentants de la Région, de Bordeaux Métropole, du Département, des intercommunalités AOM ;
- Mais aussi d'acteurs économiques et associatifs (fédérations professionnelles, chambres consulaires, grandes entreprises, collectifs citoyens).

Cette structure pourrait s'inspirer du « comité des mobilités ». Conçu comme un véritable espace de concertation, ce comité aurait vocation à coordonner l'action des différents acteurs publics de la mobilité à l'échelle de la grande agglomération bordelaise. Il permettrait de croiser les diagnostics territoriaux, de mutualiser les outils d'observation et de construire un langage commun entre institutions. À terme, il pourrait préfigurer la mise en place d'une autorité organisatrice élargie, telle qu'évoquée dans la partie suivante.

UNE COORDINATION DES INVESTISSEMENTS À RENFORCER POUR ACCOMPAGNER LA TRANSFORMATION DURABLE DES MOBILITÉS

La transition vers un système de mobilité plus durable en Gironde repose sur des investissements importants, étalés dans le temps et impliquant une diversité d'acteurs publics. Des projets majeurs comme le RER métropolitain, les pôles d'échanges multimodaux, ou encore la modernisation du réseau ferroviaire nécessitent une programmation rigoureuse et une vision de long terme.

De nombreux acteurs institutionnels se mobilisent déjà pour répondre à ces enjeux, chacun selon ses compétences et ses priorités territoriales. Toutefois, l'absence de mécanismes stabilisés de coordination financière à l'échelle

départementale limite encore la capacité collective à planifier, mutualiser les efforts et anticiper les synergies. Chaque collectivité s'appuie sur ses propres calendriers budgétaires, ses stratégies et ses dispositifs d'investissement, ce qui peut engendrer une dispersion des ressources, des décalages de mise en œuvre ou une réponse fragmentée aux appels à projets. Plusieurs démarches partenariales ont été amorcées, comme la mise en place de conventions entre acteurs publics ou la co-maîtrise d'ouvrage sur certains projets d'infrastructures. Ces dynamiques montrent la volonté de travailler ensemble, mais elles gagneraient à être renforcées dans un cadre plus pérenne, lisible et mutualisé.

Dans ce contexte, la création d'un outil partagé de programmation et de coordination des investissements – qu'il s'agisse d'une autorité organisatrice élargie, d'un syndicat mixte ou d'une structure de projet spécifique – pourrait constituer un levier décisif. Il s'agirait de mieux articuler les plans d'action des différents niveaux de collectivités, de garantir les engagements croisés dans le temps, et de faciliter la gestion des cofinancements.

« La Gironde a besoin d'une structure commune, dotée de moyens, qui puisse porter des projets lourds et garantir les emprunts, comme le fait la Société du Grand Paris. »

Gilles Savary, membre du Haut Comité du système de transport ferroviaire

ENQUÊTE

**LOGEMENT
ET MOBILITÉ
EN GIRONDE**

CE QUE VEULENT
LES HABITANTS

PRODUIT PAR

Institut
5 territoires

AVEC

INSTITUT
QUORUM

Méthodologie et périmètre

Une enquête d'opinion a été conduite auprès des habitants de la Gironde, incluant un focus spécifique sur les habitants de la métropole bordelaise. L'objectif était de recueillir leur perception des enjeux de logement et de mobilité, mieux cerner les difficultés concrètes qu'ils rencontrent au quotidien, et mettre en lumière les écarts de situation et de ressenti entre les habitants de la métropole bordelaise et ceux des autres territoires girondins.

Réalisée en ligne par l'institut Quorum du 27 mai au 2 juin 2025, l'enquête repose sur un échantillon représentatif de **600 personnes âgées de 18 ans et plus résidant en Gironde, dont 300 habitants de la métropole de Bordeaux.**

La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas appliquée aux variables suivantes : sexe, âge et catégorie socio-professionnelle de l'interviewé.

Principaux enseignements

LE LOGEMENT EN GIRONDE

1

LE LOGEMENT EST PERÇU COMME UN POINT FAIBLE, SURTOUT HORS MÉTROPOLE

Une majorité des habitants considère le logement comme un point faible de leur territoire, une perception plus marquée hors métropole. À l'inverse, les métropolitains le jugent plus favorablement, sans doute en raison de politiques plus structurées, notamment en matière de logement social.

2

L'ACCÈS AU LOGEMENT RESTE DIFFICILE, NOTAMMENT POUR LES JEUNES ET LES CATÉGORIES MODESTES

Environ un habitant sur deux déclare avoir rencontré des difficultés pour trouver un logement adapté à ses besoins, que ce soit en métropole ou hors métropole. Les différences sociales sont marquées : les étudiants (62 %), employés et ouvriers (54 %) sont les plus concernés. En parallèle, neuf habitants sur dix estiment les loyers trop chers ou à la limite de l'acceptable à l'échelle de la Gironde.

3

DANS LA MÉTROPOLE DE BORDEAUX, LE LOGEMENT EST DÉSORMAIS PERÇU COMME LE PREMIER FREIN À L'EMPLOI

À Bordeaux Métropole, le manque de logements abordables est cité avant le manque d'opportunités professionnelles comme principal frein à l'emploi (38 % contre 36 %). Hors métropole, le logement reste un frein important (33 %), juste derrière le manque d'opportunités (39 %).

4

LOGEMENT SOCIAL ET DENSIFICATION : UNE ADHÉSION MAJORITAIRE, MAIS SOUS CONDITIONS

Le développement du logement social bénéficie d'un soutien large, notamment en métropole, où il est approuvé par 81 % des habitants, contre 76 % hors métropole. De même, 64 % des répondants se déclarent favorables à des projets de densification près de chez eux. Mais ces dynamiques rencontrent aussi des réserves : une partie des habitants (22 %) considère le logement social comme inutile ou préoccupant.

5

DES ATTENTES FORTES VIS-À-VIS DES POUVOIRS PUBLICS, AVEC DES NUANCES TERRITORIALES

Les priorités attendues des pouvoirs publics en matière de logement sont claires : favoriser l'accès à la propriété (40 %), réduire le coût du logement (37 %) et développer l'offre pour les jeunes actifs (32 %). Ces priorités varient selon les territoires : les métropolitains insistent davantage sur la maîtrise des prix, tandis que les habitants hors métropole attendent plus d'efforts pour le logement des jeunes.

Principaux enseignements

LA MOBILITÉ EN GIRONDE

1

UNE PERCEPTION LARGEMENT NÉGATIVE DE LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DÉPARTEMENTALE

Deux tiers des habitants (67 %) estiment que la mobilité constitue un point faible de leur territoire. Ce constat, largement partagé en Métropole comme hors métropole, renvoie à des problématiques diverses selon les zones : difficultés d'accessibilité hors métropole, congestion en zone urbaine, manque d'alternatives crédibles à la voiture, etc.

2

LA MOBILITÉ PEUT DEVENIR UN FREIN À L'EMPLOI, SURTOUT HORS MÉTROPOLE

Près d'un tiers des habitants déclarent avoir déjà renoncé à un emploi pour des raisons de transport, un phénomène plus marqué hors métropole. Les plus concernés sont les 18-29 ans (46 %), les demandeurs d'emploi (36 %) et les employés et ouvriers (35 %).

3

DES HABITUDES DE TRANSPORT TRÈS CONTRASTÉES SELON LES TERRITOIRES

68 % des habitants hors métropole utilisent la voiture comme principal mode de transport, contre 46 % en métropole, où l'offre permet une plus grande diversification des usages. Malgré ces différences, un constat réunit largement les habitants : la congestion routière s'est accentuée ces dernières années, selon près de trois quarts des Girondins interrogés. À peine 1 sur 10 considère que ce n'est pas le cas.

4

LA MÉTROPOLE PERÇUE COMME MIEUX ÉQUIPÉE EN ALTERNATIVES À LA VOITURE

Les métropolitains jugent les alternatives bien plus développées que les habitants hors métropole : 85 % estiment suffisante l'offre en bus/tramway (contre 55 % hors métropole), 76 % pour la mobilité douce (contre 57 %), et 61 % pour le train (contre 46 %). Le covoiturage, en revanche, reste marginal et peu lisible, quelle que soit la zone.

5

UNE MAJORITÉ DE GIRONDINS PRÊTS À RÉDUIRE LEUR USAGE DE LA VOITURE... SI DES ALTERNATIVES EXISTENT

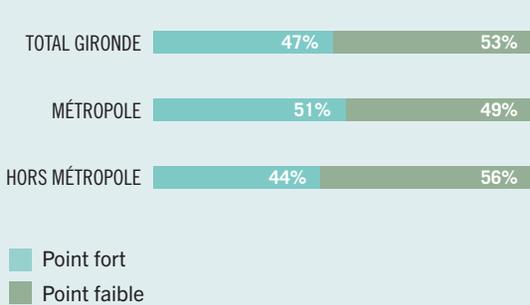
61 % des répondants se disent prêts à abandonner leur voiture au quotidien si des solutions efficaces leur étaient proposées. Cette disposition est plus forte en métropole, où l'offre est perçue comme plus satisfaisante. Le report modal reste donc possible, mais dépend fortement de la capacité à offrir des services adaptés, accessibles et fiables.

Les résultats

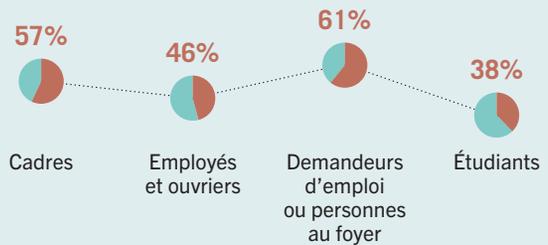
LE LOGEMENT

Le logement : atout ou faiblesse ?

DIRIEZ-VOUS QUE LE LOGEMENT EST PLUTÔT UN POINT FORT OU UN POINT FAIBLE DE VOTRE TERRITOIRE ?



% DES PERSONNES CONSIDÉRANT LE LOGEMENT COMME UN POINT FORT DE LEUR TERRITOIRE



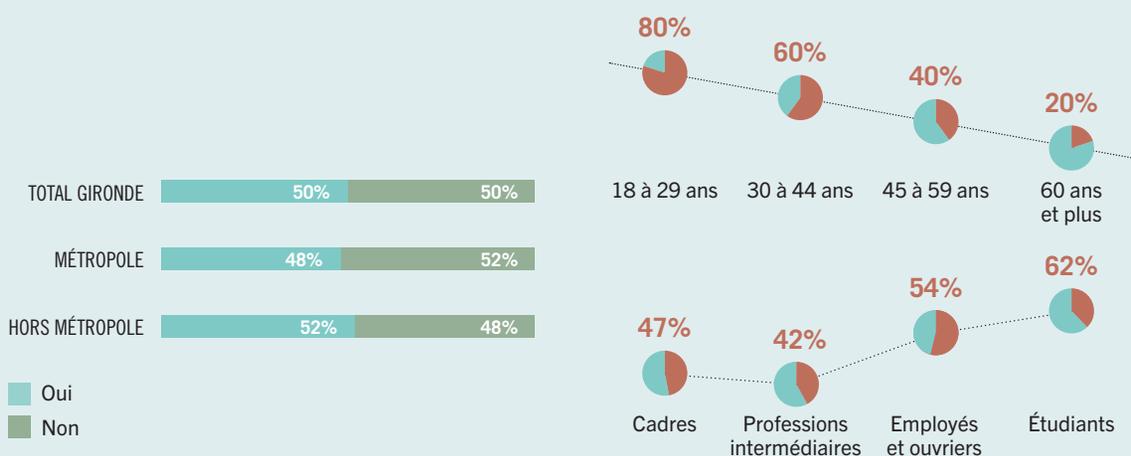
Plus de la moitié des répondants considèrent le logement comme un point faible du territoire girondin, une perception particulièrement marquée chez les habitants situés en dehors de la métropole. À l'inverse, les métropolitains considèrent majoritairement le logement comme un point fort de leur territoire, un écart d'appréciation qui pourrait s'expliquer par les politiques plus structurées menées au sein de la métropole, notamment en matière de logement social.

Fait marquant, les demandeurs d'emploi ou personnes au foyer sont les plus nombreux à considérer le logement comme un atout en Gironde, ce qui pourrait s'expliquer par une offre de logement social plus qualitative qu'ailleurs. Moins surprenant, les cadres partagent majoritairement cette opinion : les publics les plus favorisés économiquement semblent moins concernés par les difficultés d'accès au logement

À l'inverse, le logement est perçu comme un point faible par une majorité d'étudiants, ainsi que par les agriculteurs, commerçants et artisans. Ces résultats peuvent refléter des réalités diverses : difficultés d'accès au logement, forte dépendance au parc locatif dans des zones en tension, ou problématiques spécifiques aux espaces ruraux et périurbains (offre inadaptée, bâti vieillissant, faible niveau de rénovation).

L'accès au logement : les jeunes en première ligne

RENCONTREZ-VOUS OU AVEZ-VOUS RENCONTRÉ DES DIFFICULTÉS À TROUVER UN LOGEMENT ADAPTÉ À VOS BESOINS DANS VOTRE COMMUNE OU À PROXIMITÉ ?



On constate qu'une moitié des répondants affirme avoir déjà rencontré des difficultés à trouver un logement adapté à leurs besoins. L'écart entre métropolitains et non-métropolitains reste modeste (48 % contre 52 %).

Les difficultés perçues en matière d'accès au logement tendent à s'atténuer avec l'âge, mais varient sensiblement selon le statut socio-professionnel. Les étudiants apparaissent comme les plus exposés (62 %), ce qui reflète des tensions bien connues sur le logement étudiant : rareté de l'offre adaptée, loyers élevés, etc. Viennent ensuite les employés et ouvriers (54 %), catégories souvent tributaires du parc locatif et d'un pouvoir d'achat plus limité.

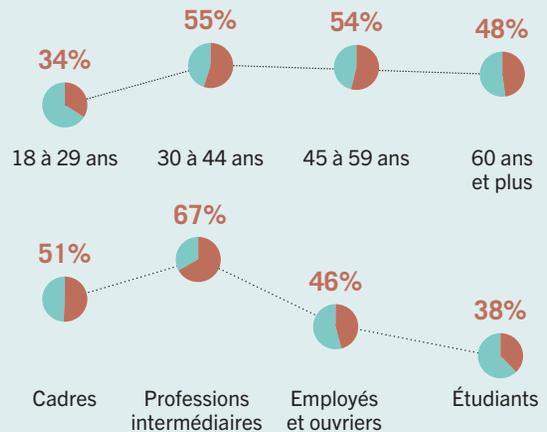
À l'inverse, les cadres (47 %) et les professions intermédiaires (42 %) sont moins nombreux à signaler de telles difficultés.

Le coût du logement : une difficulté partagée à l'échelle girondine

COMMENT QUALIFIEZ-VOUS LES LOYERS PRATIQUÉS DANS VOTRE TERRITOIRE ?



% DES GIRONDINS CONSIDÉRANT LES LOYERS
COMME « *TROP CHERS* » :

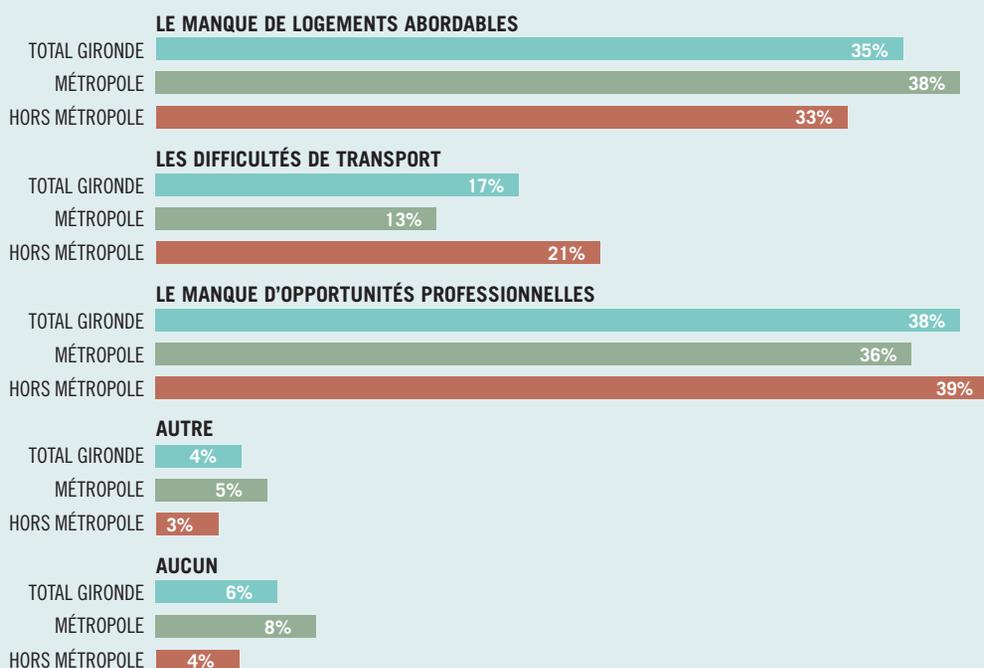


Le coût du logement constitue un frein majeur à l'accès au logement. Neuf répondants sur dix jugent les loyers pratiqués en Gironde soit trop chers, soit acceptables mais élevés. Si les habitants de la métropole sont légèrement plus nombreux à estimer les loyers inabordables (seuls 7 % les jugent abordables, contre 11 % hors métropole), l'écart avec les non métropolitains reste limité.

Étonnamment, les plus jeunes sont moins nombreux parmi ceux considérant les loyers comme « *trop chers* » en Gironde. Une explication peut tenir au type de logements mobilisés par les plus jeunes, en particulier les étudiants. Ces derniers accèdent plus fréquemment à des offres spécifiques et à loyers modérés, telles que les logements du CROUS ou certaines résidences étudiantes conventionnées. Cela peut tempérer leur perception du coût du logement.

Quand le logement devient un frein à l'emploi

SELON VOUS, QUEL EST AUJOURD'HUI LE FREIN PRINCIPAL À L'EMPLOI DANS VOTRE TERRITOIRE ?



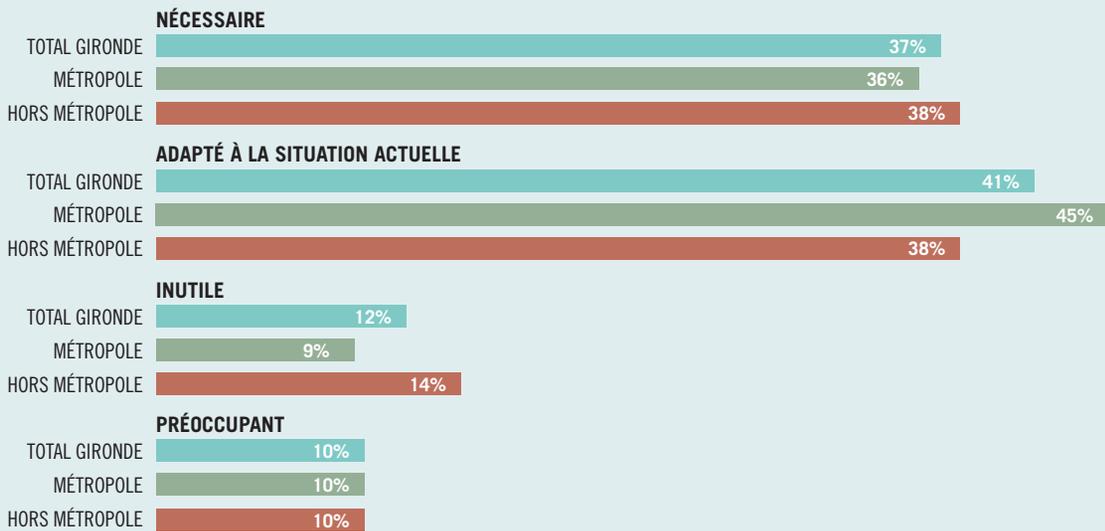
En métropole, le manque de logements abordables arrive en tête, cité par 38 % des répondants, devant le manque d'opportunités professionnelles (36 %). Les difficultés de transport sont nettement moins évoquées (13 %), ce qui peut s'expliquer par une offre de mobilité plus dense et plus structurée.

Hors métropole, le manque d'opportunités professionnelles est perçu comme le principal frein à l'emploi (39 %), mais le manque de logements abordables arrive juste derrière, cité par un tiers des répondants (33 %). Les difficultés de transport y sont également plus souvent mentionnées (21 %), traduisant un sentiment d'éloignement ou d'inadéquation de l'offre de mobilité.

Ces résultats mettent en lumière une double réalité territoriale : si la pression foncière est plus marquée en métropole, le logement abordable demeure une préoccupation majeure y compris hors métropole, où il s'ajoute aux difficultés d'accès à l'emploi et à la mobilité.

Logement social : un soutien majoritaire

LE DÉVELOPPEMENT DES LOGEMENTS SOCIAUX DANS VOTRE COMMUNE VOUS SEMBLE-T-IL...



% DES GIRONDINS JUGENT LE DÉVELOPPEMENT DE LOGEMENTS SOCIAUX NÉCESSAIRE DANS LEUR COMMUNE



Si le développement du logement social bénéficie d'un soutien majoritaire en Gironde, une part non négligeable de répondants (22 %) l'estime néanmoins « *préoccupant* » ou « *inutile* », ce qui peut constituer un frein à l'acceptabilité de certains projets. On observe par ailleurs une perception légèrement plus favorable au sein de la métropole, où 81 % des habitants se déclarent en faveur de ce développement, contre 76 % hors métropole.

Construire plus près de chez soi : une adhésion large, mais inégale

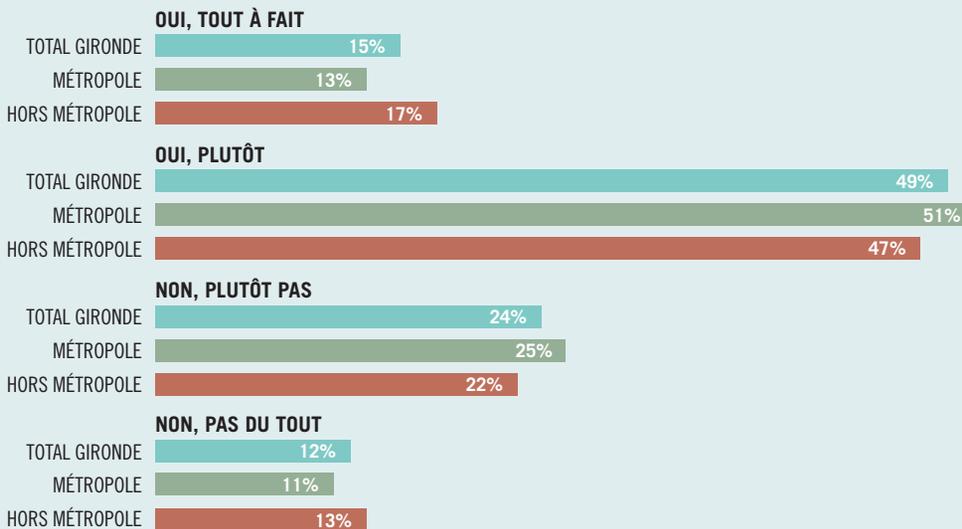
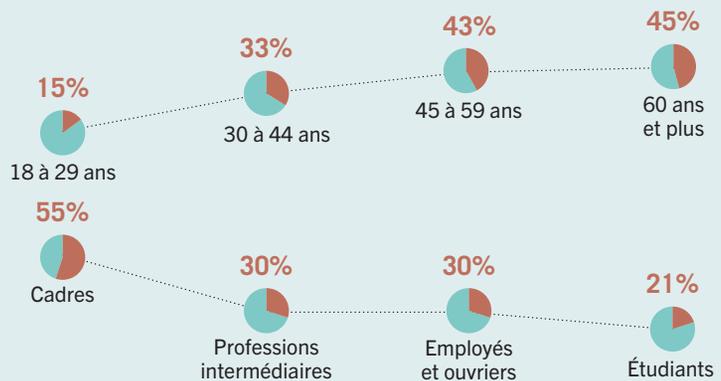
SERIEZ-VOUS PRÊT À ACCEPTER DES PROJETS DE DENSIFICATION PRÈS DE CHEZ VOUS (CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SUPPLÉMENTAIRES, SURÉLÉVATION D'IMMEUBLES) SI CELA PERMETTAIT DE RÉPONDRE AUX BESOINS DE LOGEMENT ?

64%

DES HABITANTS GIRONDINS

sont prêts à accepter
des projets de densification
près de chez eux

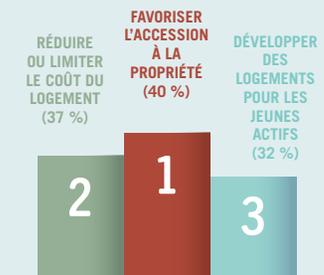
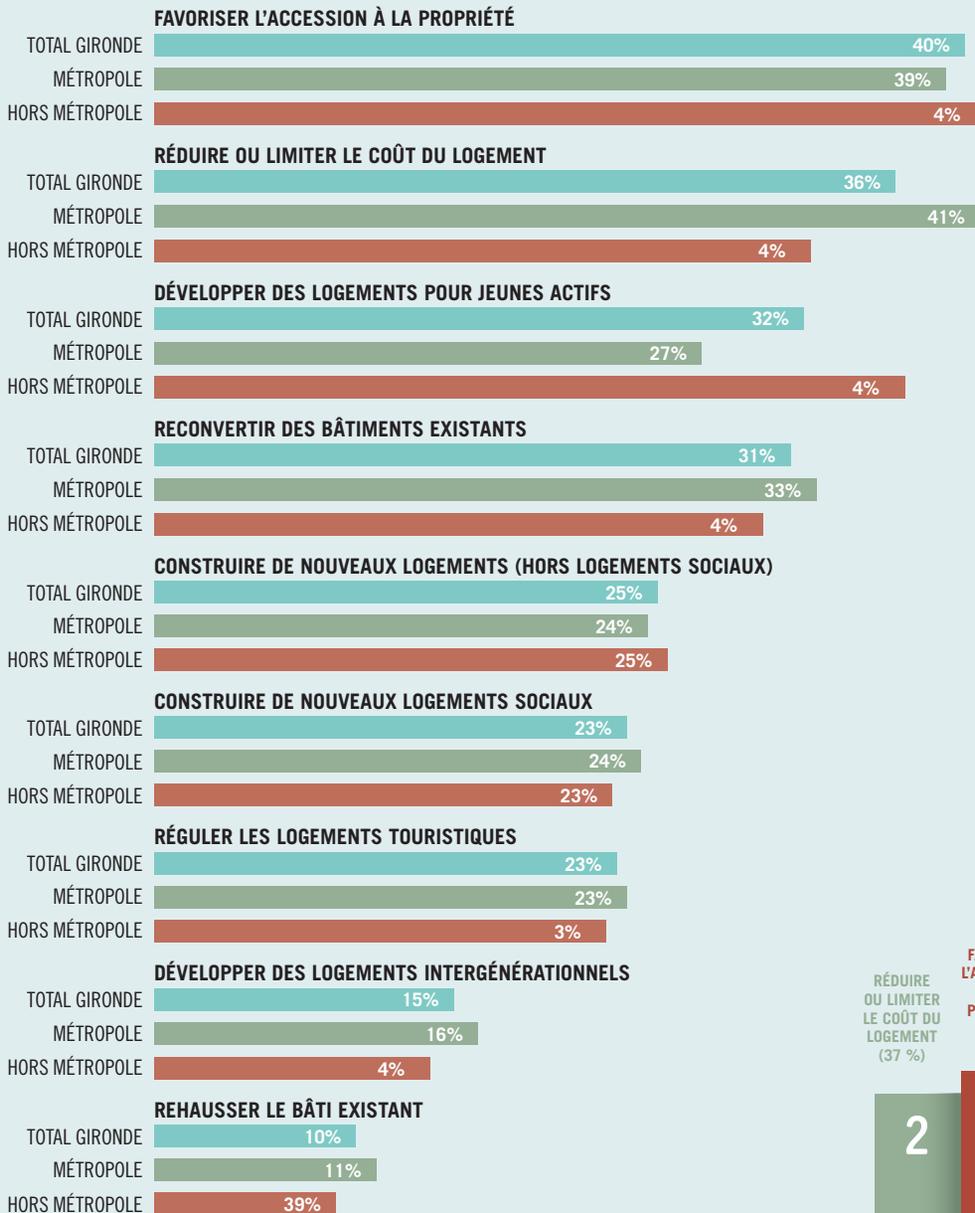
% DES GIRONDINS RÉTICENTS À DES PROJETS DE DENSIFICATION URBAINE



Si une majorité d'habitants se déclare favorable à des projets de densification urbaine à proximité de leur domicile, cette acceptabilité varie fortement selon l'âge et la catégorie socioprofessionnelle. Ce sont les plus jeunes et les catégories socioprofessionnelles moyennes et populaires (employés, ouvriers, professions intermédiaires) qui se montrent les plus ouverts à la densification. À l'inverse, les plus âgés et les catégories les plus favorisées y sont davantage réticents.

Ce que les habitants attendent des pouvoirs publics

POUR VOUS, QUELLES DOIVENT ÊTRE LES PRIORITÉS DES POUVOIRS PUBLICS EN MATIÈRE DE LOGEMENT ?

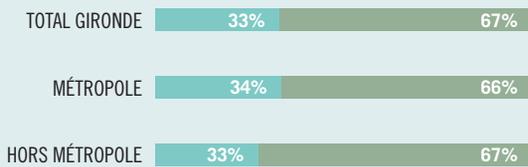


Les résultats

LA MOBILITÉ

La mobilité, un frein périphérique à l'emploi ?

DIRIEZ-VOUS QUE LA MOBILITÉ EST PLUTÔT UN POINT FORT OU UN POINT FAIBLE DE VOTRE TERRITOIRE ?



■ Points forts
■ Points faibles

% DES PERSONNES AYANT DÉJÀ RENONCÉ À UN EMPLOI EN RAISON DE PROBLÈMES DE TRANSPORT

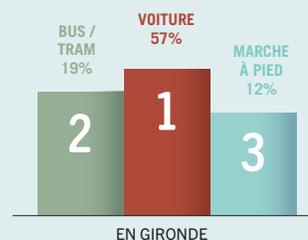
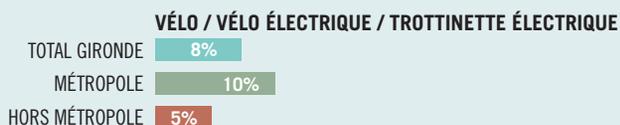
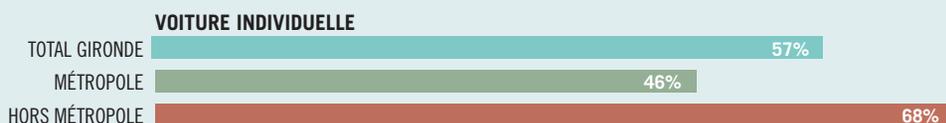


En Gironde, 31 % des répondants déclarent avoir déjà renoncé à un emploi en raison de difficultés de transport. Cet obstacle à l'emploi se pose avec une intensité variable selon le lieu de résidence des personnes interrogées : 27 % des habitants métropolitains affirment y avoir été confronté contre 35 % des non-métropolitains.

Les problèmes de mobilité constituent ainsi un facteur d'exclusion professionnelle pour une partie non négligeable de la population girondine et en particulier pour les étudiants (41 %), les demandeurs d'emploi (36 %) ou les employés et ouvriers (35 %).

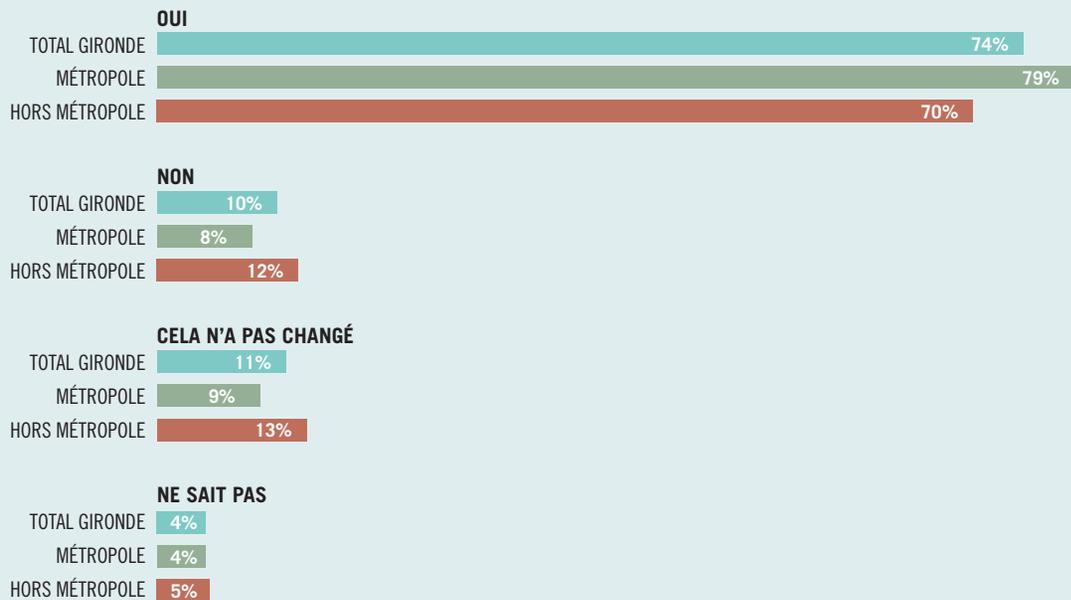
Des habitudes de transport qui divergent selon les territoires...

QUEL EST VOTRE PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT POUR VOS TRAJETS QUOTIDIENS ?



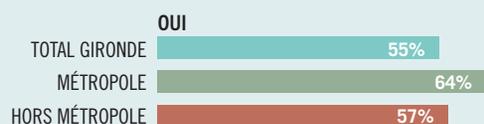
... Mais une congestion routière perçue comme croissante par tous

AVEZ-VOUS L'IMPRESSIION QUE LA CONGESTION ROUTIÈRE S'EST AGGRAVÉE CES DERNIÈRES ANNÉES DANS VOTRE SECTEUR ?



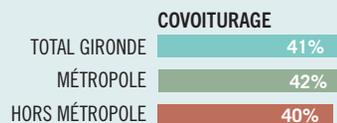
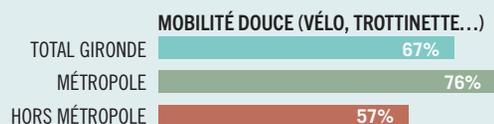
Des alternatives à la voiture mieux perçues en métropole

SERIEZ-VOUS PRÊT(E) À ABANDONNER L'USAGE QUOTIDIEN DE VOTRE VOITURE SI DES ALTERNATIVES EFFICACES VOUS ÉTAIENT PROPOSÉES ?



PENSEZ-VOUS QUE LES ALTERNATIVES À LA VOITURE SONT SUFFISAMMENT DÉVELOPPÉES DANS VOTRE TERRITOIRE ?

% DU OUI



Les alternatives à la voiture sont perçues de manière contrastée selon les territoires. Si l'offre en bus/tramway et en mobilité douce est jugée globalement satisfaisante, cette perception est nettement plus positive en métropole qu'en dehors. Hors métropole, les habitants se montrent plus réservés, en particulier à l'égard du train, perçu comme moins abouti. Le covoiturage, quant à lui, suscite davantage d'incertitudes et semble peiner à s'imposer comme une solution évidente ou bien structurée tant en métropole qu'en dehors.

Remerciements

L'Institut Enterritoires remercie ses partenaires d'avoir rendu possible ce rapport, fruit d'une démarche collective conduite en étroite collaboration avec Stan, dont la connaissance fine du territoire girondin a été précieuse tout au long de l'étude.

Nous remercions également Bordeaux Métropole, le Medef Gironde et la Fondation Bordeaux Université, qui nous ont accueillis dans leurs locaux à différentes étapes de la démarche.

Nous adressons un remerciement particulier à Ophélie Wattier, directrice régionale de Stan Nouvelle-Aquitaine & Occitanie, ainsi qu'à Amaury Dutray, consultant senior chez Stan Nouvelle-Aquitaine & Occitanie, et Baptiste Larseneur, consultant senior chez Pergamon, pour leur implication et leur contribution déterminante à la réalisation de ce travail.

Enfin, l'Institut Enterritoires remercie toutes les personnes impliquées dans la démarche, sans lesquelles cette dynamique collective et ces propositions concrètes n'auraient pu émerger.

Les personnes membres du comité de pilotage de ce projet :

Thierry Bergeron, directeur, DDETS Gironde

Christine Bost, présidente de Bordeaux Métropole et maire d'Eysines

Aurélien Braud, directeur marketing, Keolis Bordeaux Métropole Mobilités

Philippe Buisson, président de La CALI et maire de Libourne

Gonzague Douniau, président, Fédération des Promoteurs Immobiliers Nouvelle-Aquitaine

Simon Dreschel, président du directoire, aéroport de Bordeaux-Mérignac

Michel Dubarry, président, Fondation Bordeaux Université

Christèle Fontaine, déléguée régionale Nouvelle-Aquitaine, La Poste

Etienne Guyot, préfet de Nouvelle-Aquitaine et de Gironde

Arnaud Lavalette, directeur général, SABOM groupe Veolia

Mathilde Lefrais, directrice générale, Medef Gironde

Ludovic Martinez, senior advisor, cabinet Stan

Agnès Passault, vice-présidente, Medef Gironde

Damien Reneaume, directeur régional, Samsic Facilities

Jean-Paul Riquet, directeur régional, TotalEnergies

Célia Rodrigues-Minau, directrice territoriale, France Travail

Mathias Saura, président, Medef Gironde

Frédéric Talik, directeur interrégional, Erilia

Sébastien Thonnard, directeur régional Nouvelle-Aquitaine, Action Logement Services

Les personnes auditionnées ou rencontrées dans le cadre de l'élaboration de ce travail :

Myriame Ali-Oualla, cheffe de projet et chercheuse, Université de Bordeaux

Etienne Balu, directeur de l'Habitat et de l'urbanisme, Conseil départemental de Gironde

Arthur Bartherotte, gérant, Bartherotte Architecture

Gautier Baudin, directeur du développement
Centre Sud-Ouest, Linkcity

Alain Bedu, directeur RSE et Projets
Territoriaux, Groupe SNCF

Charline Bernard, relations commerciales,
groupe Mobility

Muriel Boulmier, présidente de l'URHlm
en Nouvelle-Aquitaine et conseillère régionale
de Nouvelle-Aquitaine

Cathel Bousquet, directrice adjointe stratégie
& prospective, Fondation Bordeaux Université

Manon Bousquet, chargée de développement
Sud-Ouest, Ecov

Christian Broucaret, président, FNAUT
Nouvelle-Aquitaine

Arnaud Çabalet, directeur, Groupe Mobility

Gérard Chausset, adjoint au maire
de Mérignac et conseiller métropolitain

Philippe Corbel, directeur régional
Nouvelle-Aquitaine, La Poste Immobilier

Gilles Delafaye, directeur territorial
Nouvelle-Aquitaine, groupe La Poste

Franck Descoubes, directeur général
de l'Aménagement, Bordeaux Métropole

Michel Dubarry, président, Fondation
Bordeaux Université

Cedrik Ferrero, responsable du réseau
de recherche R3MOB, Bordeaux INP

Christèle Fontaine, déléguée régionale,
groupe La Poste Nouvelle-Aquitaine

Sophie GENTES, déléguée régionale
de la Fédération des Promoteurs Immobiliers
Nouvelle-Aquitaine

Léa Giraud, directrice du développement,
Babilou

Jean-Luc Gleyze, président du Conseil
départemental de Gironde

Antonio Gonzalez Alvarez, Directeur
de la Multimodalité, Bordeaux Métropole

Bertrand Gosselin, directeur régional TER
Nouvelle-Aquitaine, SNCF Voyageurs

Nicolas Guenro, directeur général,
Citiz Bordeaux

Pierre Hurmic, maire de Bordeaux
et vice-président de Bordeaux Métropole

Vassilios Kaltsatos, directeur des projets
collaboratifs externes et des partenariats,
CEVA Santé Animale

Florent Kunc, directeur régional, SNCF Gares
& Connexions Nouvelle-Aquitaine

Renaud Lagrave, vice-président du Conseil
régional de Nouvelle-Aquitaine en charge
des Mobilités

Alexandre Le Camus, délégué général,
UIMM Gironde-Landes et BAAS

Pauline Le Clec'h, collaboratrice au cabinet
de la Présidente de Bordeaux Métropole

Jean-Philippe Le Gal, vice-président
de La Cali délégué aux Politiques
contractuelles, à l'habitat et au logement

et adjoint au maire de Libourne délégué
au projet urbain "Libourne 2025", à la ville
numérique, à l'attractivité économique,

à la reconversion des Casernes et à l'Habitat

Jeanne Leroy, cheffe de projet mobilité,
direction des Infrastructures de mobilités,
Conseil départemental de Gironde

Olivier Loth, directeur, KPMG Advisory
Vincent Molinier, directeur régional adjoint
Nouvelle-Aquitaine, Action Logement
Services

Mohamed Mosbah, président de la chaire
Mobilité et Transports Intelligents,
Bordeaux INP

Auxence Moulin, directeur relation
aux collectivités et partenariats, Airbnb

Simon du Moulin de Labarthète, directeur
général, A'urba

Cyril Nardy, directeur régional Nouvelle-
Aquitaine, Linkcity

Claire Philippe, urbaniste Habitat
et Pratiques, A'urba

Rebecca Pinsolle Fundraiser Mécénat,
Fondation Bordeaux Université

François Poupard, directeur général
des services de la ville de Marseille

Stéphane Prial, conseiller, agence Bordeaux
Nord, France Travail

Alix Reneaume, chargée de mission
développement, Fondation de France

Jean-Baptiste Rozier, secrétaire général,
FNAUT Nouvelle-Aquitaine

Gilles Savary, ancien député de Gironde
et membre du Haut Comité National
du Ferroviaire

Maxime Seguret, pôle Économie, affaires
juridiques et transition écologique,
Medef Gironde

Muriel Seignier, responsable ressources
humaines DUI Sud - Ouest, Veolia Recyclage
et Valorisation des déchets

Pierre Siu, président directeur général,
Greenspot

Seghir Zerguini, enseignant-chercheur,
Université de Bordeaux

Les opinions exprimées dans ce rapport n'engagent ni les personnes précédemment citées
ni les institutions qu'elles représentent.

Une étude coordonnée par Sonia Bellit, directrice des études de l'Institut Enterritoires

Bibliographie

Action Logement Services (2024), **Étude des besoins en logements des salariés. Nouvelle-Aquitaine.**

Adéquation (2021), **Étude des besoins en logements – Bordeaux Métropole.**

Agence nationale de coordination du logement social (2024), **Panorama du logement social 2024.**

Aquitaine Cap Métiers (2016), **Zone d'emploi Bordeaux – relation emploi et formation.**

A'urba (2024), **Comment loger les travailleurs saisonniers en Gironde ?**

A'urba (2024), **Géographie des flux de déplacements des Girondins.**

A'urba (2021), **La vacance de longue durée des logements.**

A'urba (2024), **Profil économique des EPCI girondins.**

A'urba (2024), **Immobilier d'entreprise de l'agglomération bordelaise : l'essentiel des chiffres de l'année 2023.** Conférences partenariales de l'immobilier.

A'urba (2024), **Parcours résidentiels et politiques publiques – Comment sortir de la crise du logement abordable ? Quelles pistes de déblocages des parcours résidentiels ?** Retour sur la conférence-débat du 23 septembre 2024.

A'urba (2023), **Prix de l'immobilier résidentiel en Gironde et dans Bordeaux Métropole 2012-2020.**

A'urba (2022), **Enquête mobilité Gironde 2021 – Les pratiques de déplacements des Girondins.**

A'urba (2021), **Le logement des étudiants dans Bordeaux Métropole.** Observatoire de l'habitat et des modes de vie.

A'urba (2020), **Les grands enjeux des transports publics sur Bordeaux Métropole.**

A'urba (2022), **130 cartes pour comprendre les enjeux résidentiels en Gironde** – Éléments de diagnostic pour le Plan Départemental de l'Habitat.

A'urba (2022), **Atlas comprendre les enjeux résidentiels en Gironde.**

Autorité de régulation des transports (2022), **Le transport de voyageurs en France.**

Bordeaux Métropole (2024), **Projet de métro sur la métropole bordelaise** - étude d'opportunité et de faisabilité.

Bordeaux Métropole (2021), **Schéma des mobilités, horizon 2030.** Projet de mandature 2020-2026.

Bordeaux Métropole (2024), **Les projets d'aménagement de la métropole bordelaise.** 14^e édition.

Cerema (2020), **Étude sur la vacance de logements en Nouvelle-Aquitaine** – État des lieux et outils de lutte contre la vacance.

Cerema (2023), **Enquête mobilité gironde 2021 les pratiques de déplacements des Girondins principaux résultats.**

Cerema (2021), **Perception et acceptabilité des projets de densification urbaine en Île-de-France.** Enquête et analyse comparative de 7 sites franciliens.

CESER Nouvelle-Aquitaine (2020), **Développement économique et métropolisation : Mieux tirer parti de la diversité pour favoriser le développement des territoires et leur complémentarité.**

Contrat territorial de relance et de transition écologique 2020-2026.

Cour des comptes (2020), **L'établissement public d'aménagement Bordeaux-Euratlantique.** Exercices 2013 à 2019.

Cour des comptes (2025), **La lutte contre les logements vacants dans le parc privé.** Enjeux et outils depuis 2020.

Cour des comptes (2023), **Assurer la cohérence de la politique du logement face à ses nouveaux défis.** Contribution à la revue des dépenses publiques.

C2D (2023), **Métropole à vivre : contributions aux conférences.**

Direction départementale des territoires et de la mer (2024), **Atlas girondin 2023. La Gironde vue par la DDTM.**

Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités Nouvelle-Aquitaine (2024), **Marché du travail en Nouvelle-Aquitaine : Bilan 2023.**

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine (2024), **L'accession sociale et intermédiaire en Nouvelle-Aquitaine Etat des lieux 2020-2023.**

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine (2023), **Étude de quantification et de qualification des besoins de déplacements professionnels entre la gare de Bordeaux Saint-Jean et la zone aéroportuaire et les communes du nord-ouest de l'agglomération bordelaise.**

EPOA (2018), **Études de gisements fonciers – Guide de bonnes pratiques.**

Inspection générale des finances, Conseil général de l'environnement et du développement durable (2021), **Développement de l'offre de logements locatif intermédiaire par les investisseurs institutionnels.**

Insee Analyses Nouvelle-Aquitaine (2019), **La pauvreté en Nouvelle-Aquitaine touche particulièrement les territoires ruraux et les quartiers prioritaires, n°70, janvier.**

Insee (2022), **Portrait de territoire – Gironde.**

Insee (2022), **Projections départementales.**

Insee (2021), **Mobilités professionnelles en Gironde.**

Insee Analyses Nouvelle-Aquitaine (2023), **La mixité des revenus dans la métropole de Bordeaux : constats et tendances sur 15 ans, n°143, décembre.**

LaFab (2022), **Le logement sur Bordeaux Métropole : des clés de lecture pour décider et agir.**

NewsTank mobilités (2021), **Bordeaux Métropole : cinq axes et 19 actions pour « repenser les mobilités » de 2020 à 2030.**

Piganiol, V. (2024), **Étude de cas. Le pont Simone-Veil à Bordeaux, les mobilités au cœur de la métropolisation. Géo Confluences.**

Préfecture de la Gironde (2023), **Inauguration de l'extension de la ligne A vers l'aéroport.** Dossier de presse, Bordeaux Métropole.

Préfecture de la Nouvelle-Aquitaine (2024), **Compte-rendu - Réunion du comité des mobilités de Gironde.**

Programme départemental de l'habitat de la Gironde (PDH) 2024-2029.

Raibaud, Y. (2018), **Femmes et mobilités urbaines - Analyse des bonnes pratiques de la ville durable sous l'angle des inégalités entre les femmes et les hommes. Bordeaux Métropole.**

Région Nouvelle-Aquitaine (2021), **Études de faisabilité pour l'implantation de logements jeunes sur des fonciers appartenant à la Région Nouvelle Aquitaine.**

Région Nouvelle-Aquitaine (2023), **La mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en Nouvelle-Aquitaine : 2019-2030.**

Rennes Ville et Métropole (2025), **Bureau des temps de Rennes.**

Stan (2024), **Observatoire des régions.**

Stan (2023), **Observatoire des métropoles.**

TCI Research (2023), **Étude de la perception du tourisme par les résidents de Bordeaux Métropole.**

Thouron, E. (2024), **Qui peut (encore) habiter à Bordeaux ? : les parcours résidentiels dans la métropole bordelaise et en Gironde. Économies et finances, Université de Bordeaux.**

TomTom (2025), **Traffic Index 2024.**

Union sociale pour l'habitat (2024), **Face à la crise du logement, la relance de la production et de la rénovation est un impératif.**

Cette étude est une publication de l'Insitut Enterritoires
34 cour Georges Clémenceau,
33000 Bordeaux

Direction éditoriale

Institut Enterritoires

Conception graphique et réalisation

Agence Nats

Crédits photo

Couverture : Shutterstock - page 21 : APPA_SA_ABDM - page 71 : TS – mairie de Bordeaux
pages 27, 33, 92 : Shutterstock, Unsplash

