RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Diagnostic des mobilités prospectif multimodal à 2040 et 2050 en Gironde



PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté
Égalité
Fraternité

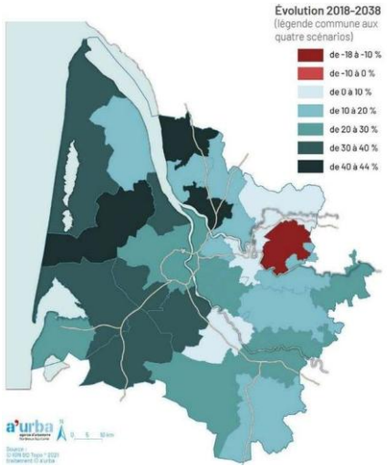
24/09/2026

SOMMAIRE

- Contexte de la mission
- Les partenaires
- Enjeux et objectifs de l'étude
- Exemples d'analyses réalisées
- Mise à jour du scénario 2040
- Choix des critères déterminant de la mobilité à l'horizon 2050
- Test de l'évolution de l'offre et de la demande : scénarisation des mobilités à l'horizon 2050

Contexte de la mission

- Une croissance démographique considérable dans le département, contraignant les conditions de mobilité
- De nombreux projets de transports engagés pour amplifier le report modal depuis l'autosolisme
- Une feuille de route nationale pour faire face aux enjeux climatiques
- Des questions de mobilité à la frontière entre plusieurs problématiques, et un renforcement des pratiques de coopération interterritoriale
- Une étude menée dans le cadre du comité des mobilités en Gironde



Evolution de la population entre 2018 et 2038 selon le scénario H1 de l'A'urba



Carte des bassins de mobilités en Gironde

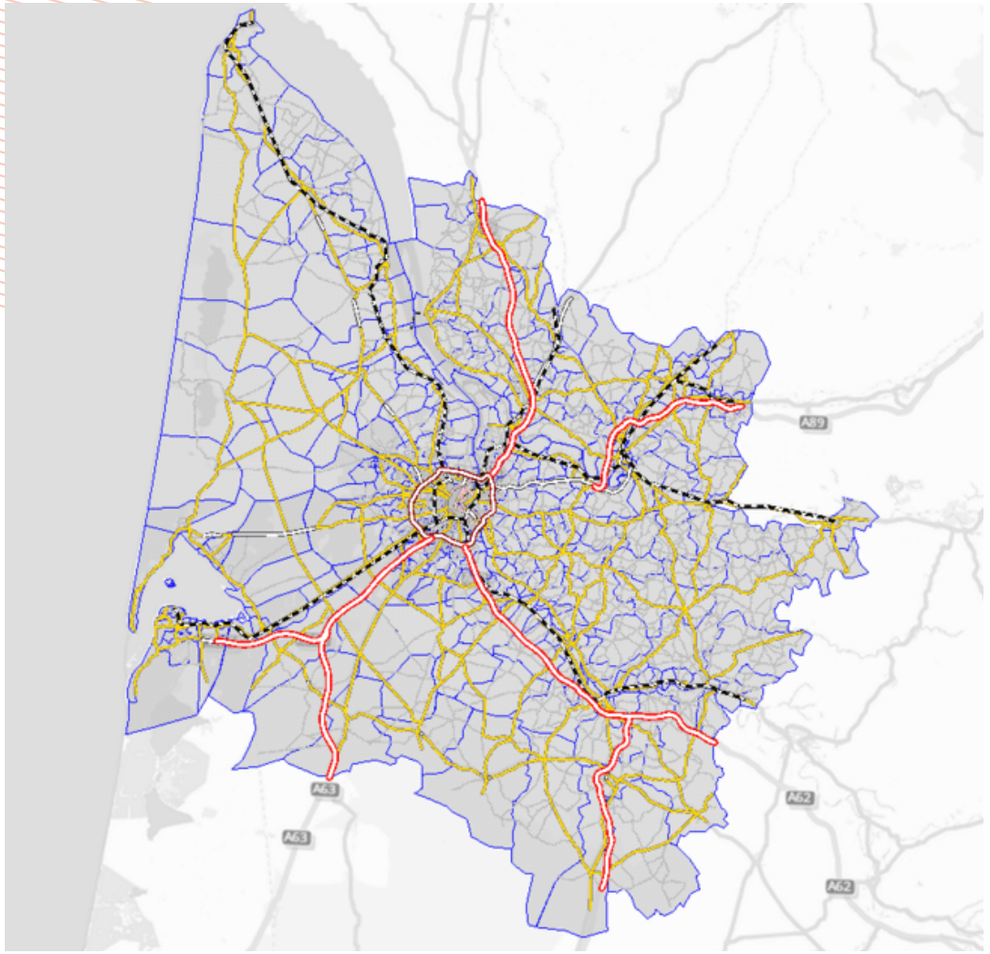
Le comité des mobilités

Installé en octobre 2023, le comité des mobilités en Gironde est présidé par la préfète de la région Nouvelle- Aquitaine, préfète de la Gironde, et réunit le président du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, le président du Conseil Départemental de la Gironde, le président de Bordeaux-Métropole.

Cette instance informelle a été créée à l'initiative de l'État, sans se substituer aux instances officielles existantes pour :

- initier une démarche pragmatique d'anticipation des besoins de mobilité ;
- renforcer la cohérence des décisions d'investissement dans ce domaine ;
- faire émerger des orientations stratégiques communes.

Les partenaires



Un modèle multimodal multipartenarial des déplacements (MMM33), solide outil d'aide à la décision partagé par les partenaires depuis de nombreuses années

- l'État
- la Région
- le Département
- Bordeaux Métropole

L'État pilote cette mission de diagnostic prospectif des mobilités à l'horizon 2050.

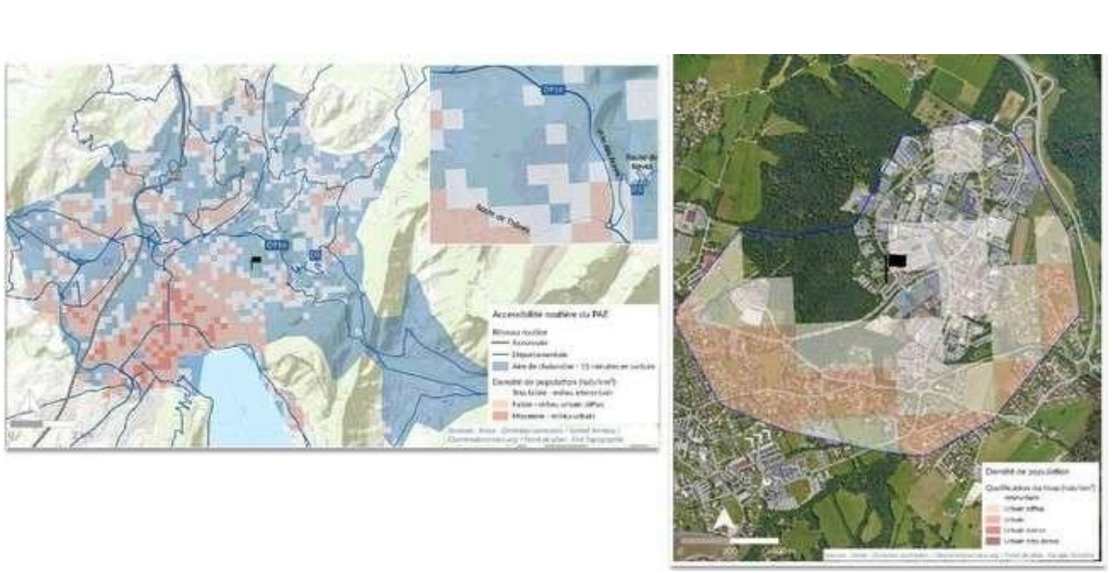
Systra et l'Agence d'urbanisme de Bordeaux ont été retenus afin de réaliser les différentes missions de ce projet.

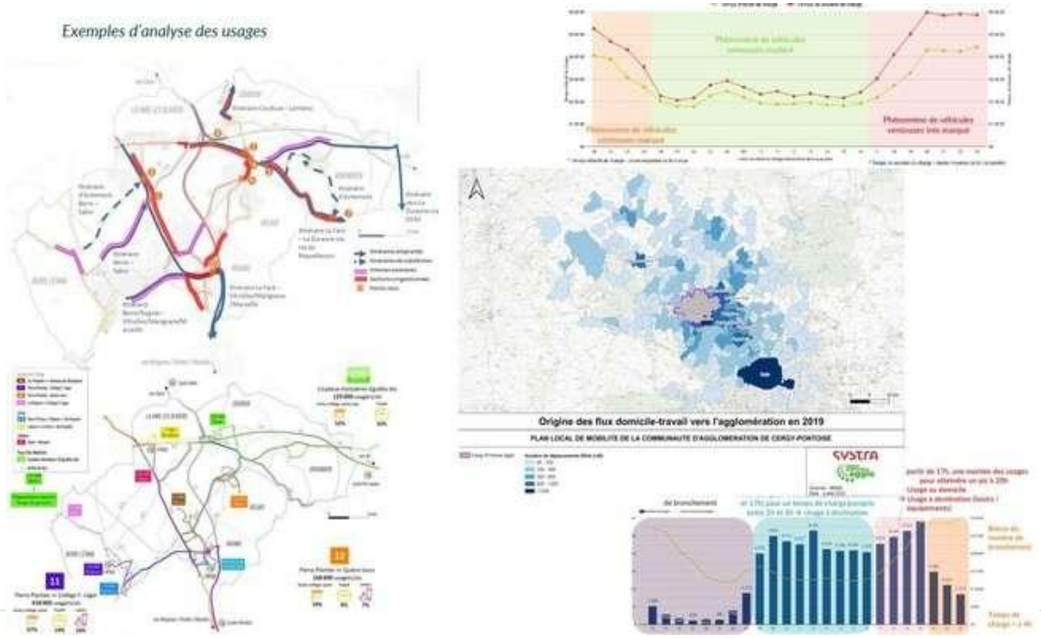
Les différents partenaires se concertent afin de valider ensemble des modifications et évolutions concernant le modèle de Gironde.

Enjeux et objectifs de l’étude

- Enjeu de la mission : évaluer les incidences distinctes et combinées des évolutions socio-économiques, démographiques, technologiques, réglementaires, infrastructurelles et servicielles sur les pratiques de mobilité, dans une perspective de neutralité carbone et d’amélioration de l’accessibilité territoriale à l’horizon 2050

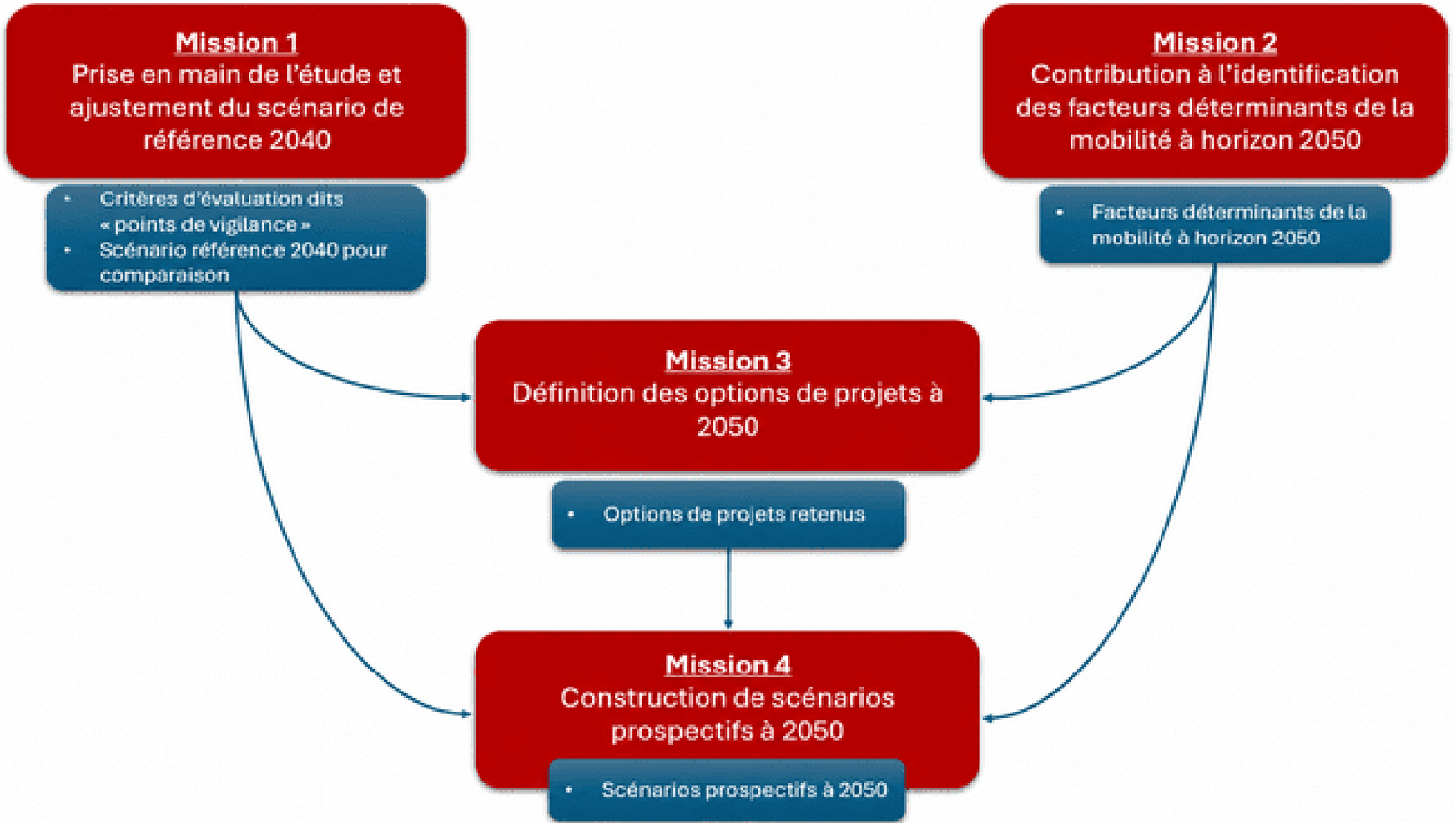
- Objectifs de l’étude :
  - Constituer des scénarios de référence prospectifs tenant compte des évolutions de la mobilité en cours et à venir
  - Explorer et évaluer des options de projet pour identifier des leviers d’amélioration du système de transport.





Exemples de productions cartographiques et d'analyses graphiques de scénarios de déplacements

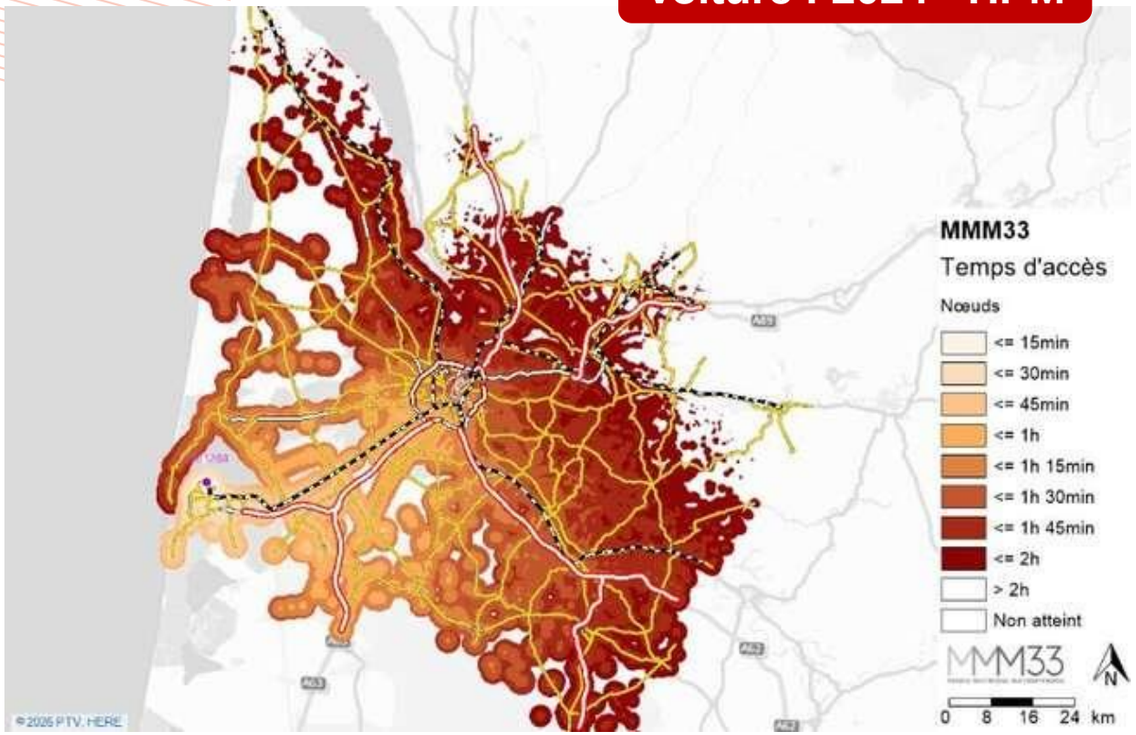
Enjeux et objectifs de l'étude



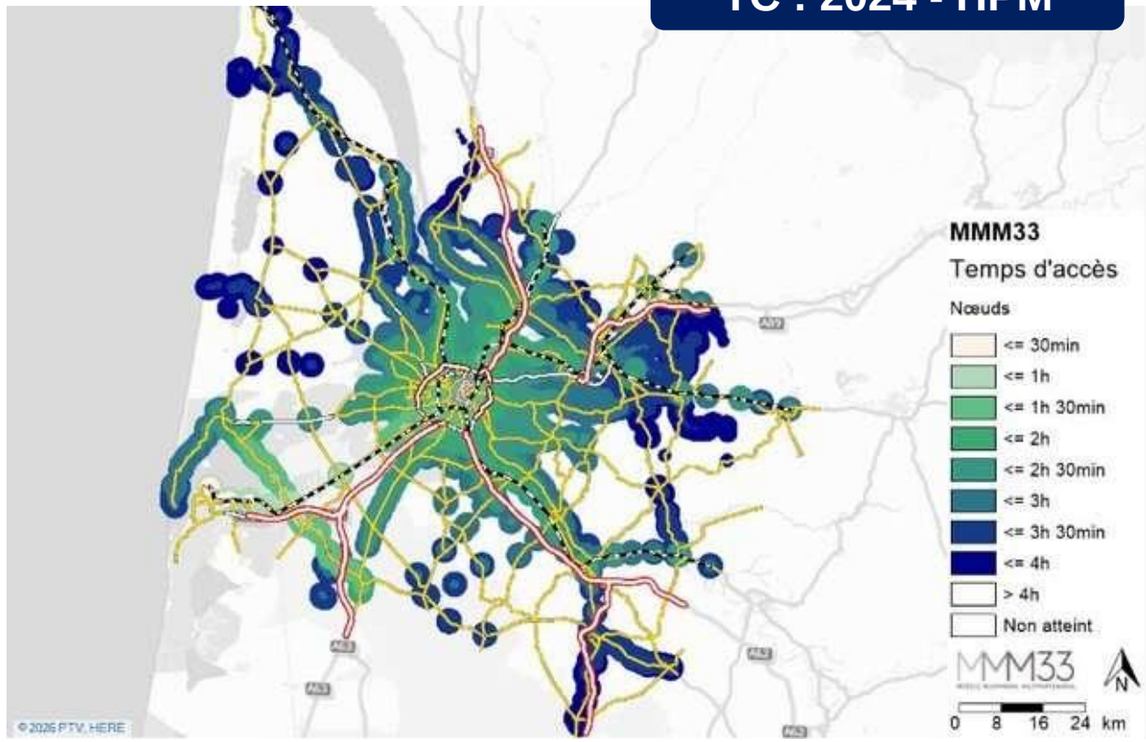
Exemples d'analyses réalisées

Accessibilité territoriale - Isochrones VP/TC (Arcachon)

Voiture : 2024 - HPM



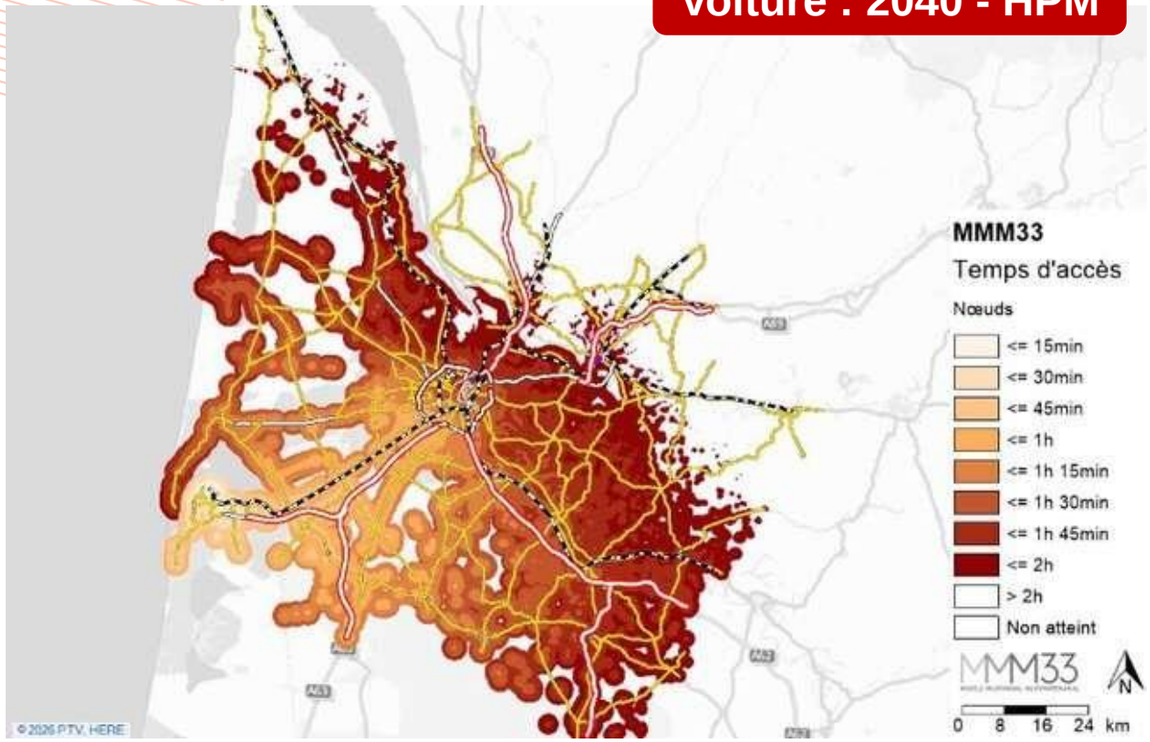
TC : 2024 - HPM



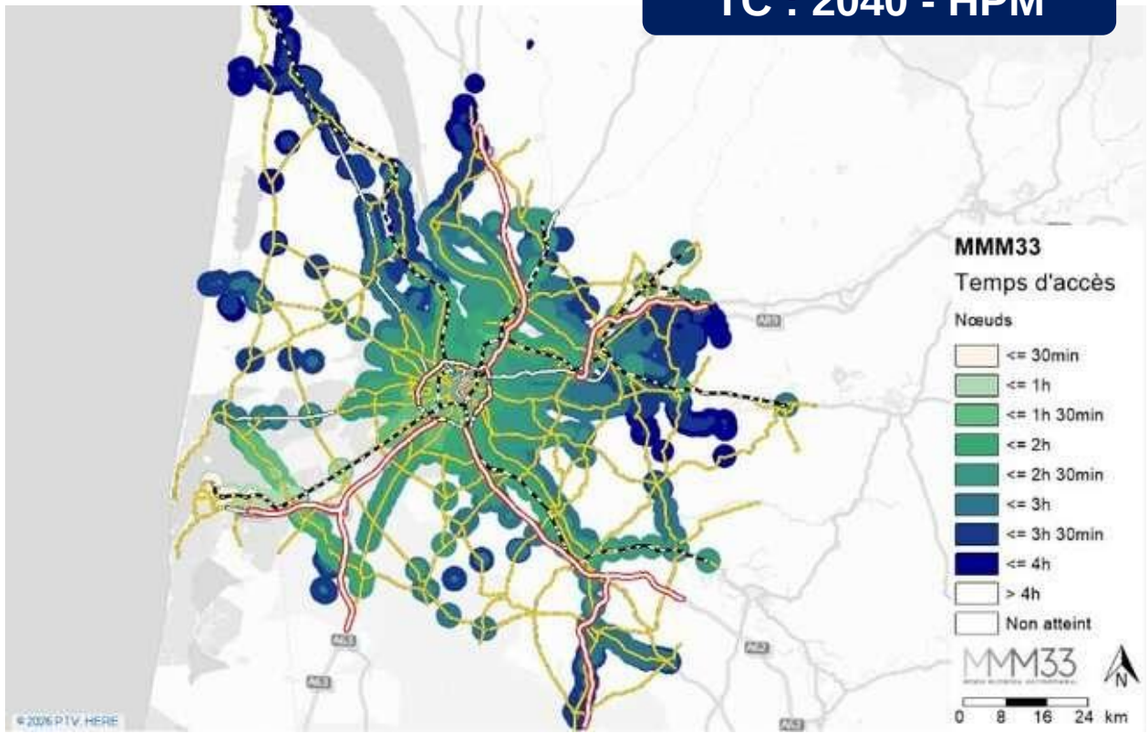
Exemples d'analyses réalisées

Accessibilité territoriale - Isochrones VP/TC (Arcachon)

Voiture : 2040 - HPM

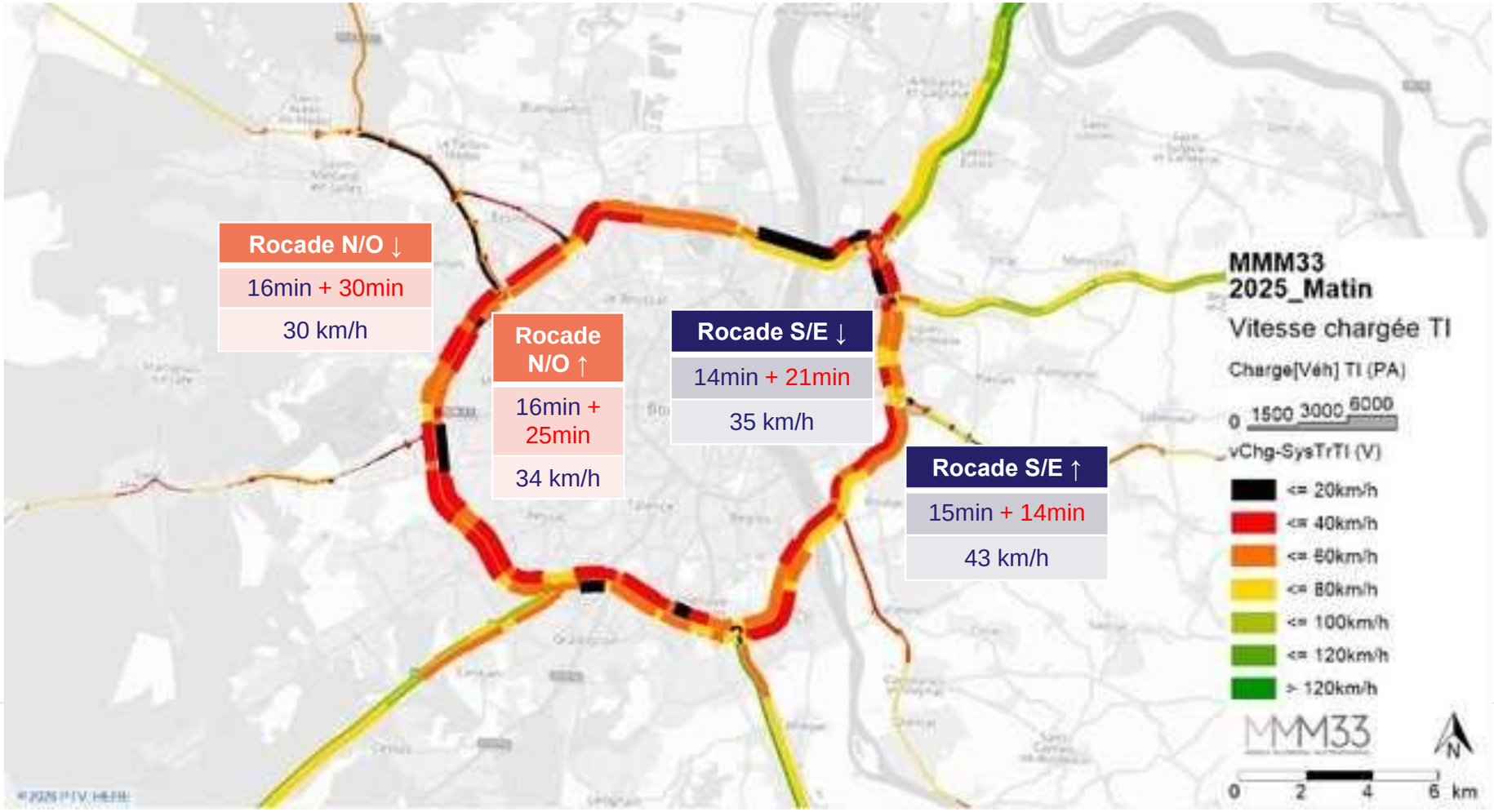


TC : 2040 - HPM



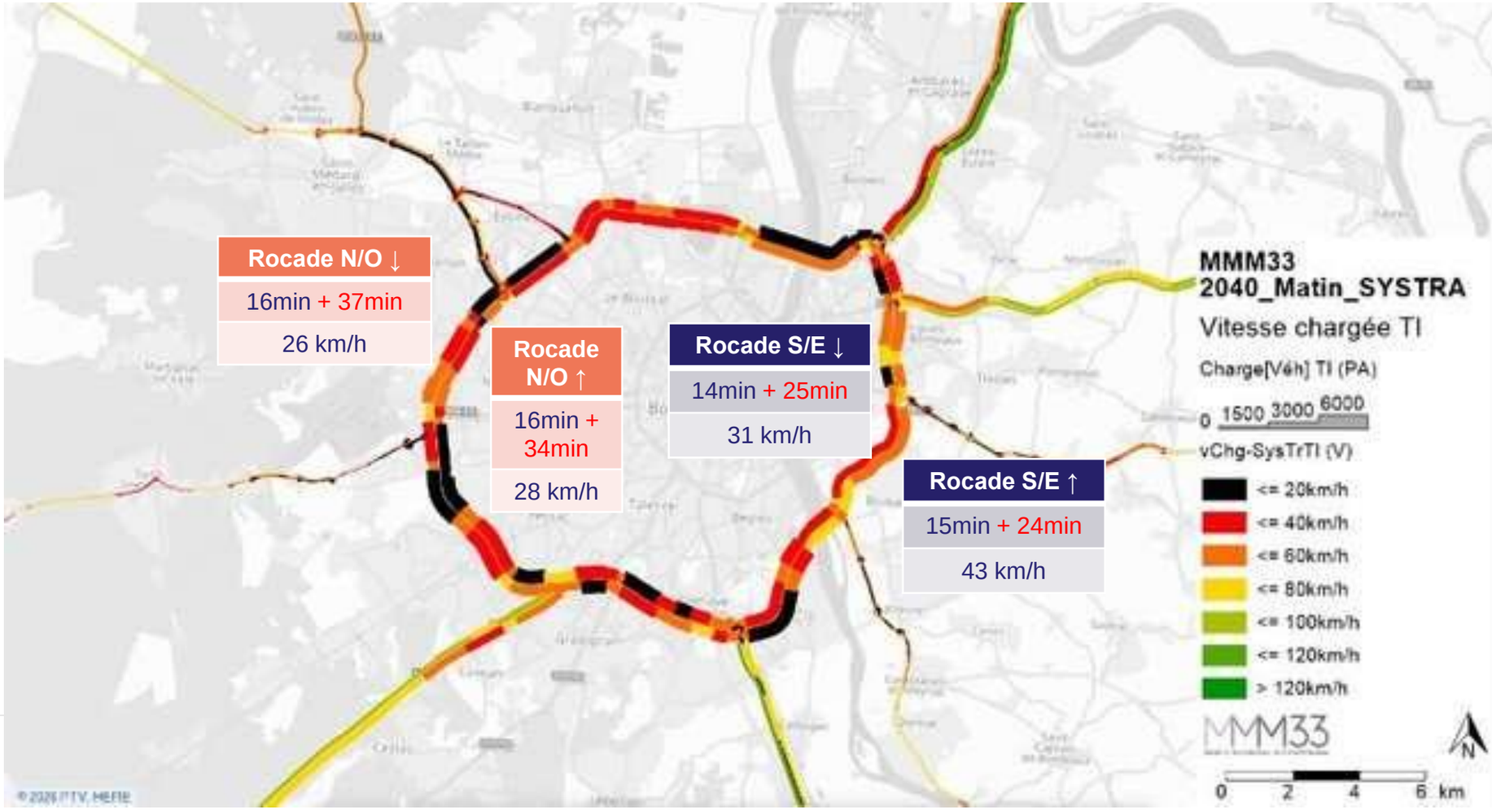
Exemples d'analyses réalisées

Temps de parcours (temps à vide + supplément temps en charge) et vitesses en charge - Zoom Rocade - 2024 - HPM :



Exemples d'analyses réalisées

Temps de parcours (temps à vide + supplément temps en charge) et vitesses en charge - Zoom Rocade - 2040 - HPM :



Exemples d'analyses réalisées

Émissions de GES - Sans évolution des parcs VP/PL 2024-2040

Scénario 2024

13 590
t CO2e / jour

Soit **2,50 kg CO2e** par déplacement

**Hypothèse de stabilité des facteurs d'émission VP/PL (kgCO2e/veh.km) entre 2024 et 2040*

Scénario 2040*

15 560
t CO2e / jour
(+15%)

Soit **2,55 kg CO2e** par déplacement

**Hypothèse de réduction des facteurs d'émission VP/PL (kgCO2e/veh.km) entre 2024 et 2040, d'après le scénario AME de la SNBC 3*

Scénario 2040*

12 200
t CO2e / jour
(-10%)

Soit **2,00 kg CO2e** par déplacement

AME SNBC3

**Hypothèse de réduction des facteurs d'émission VP/PL (kgCO2e/veh.km) entre 2024 et 2040, d'après le scénario AMS de la SNBC 3*

Scénario 2040*

2 200
t CO2e/jour
(-84%)

Soit **0,36 kg CO2e** par déplacement

AMS SNBC3

Définition des critères déterminants de la mobilité à l'horizon 2050

Identific

Dimension prospective	Variable
Population	Dynamiques démographiques
	Dynamiques résidentielles
Offre de transports et mobilités	Réseau et infrastructures
	Robustesse et résilience des infrastructures de transport
	Conditions de déplacement et qualité de service des transports collectifs
	Structuration des centralités
	Politique tarifaire
	Innovations de transports
Développement économique, emploi et formation	Dynamiques économiques
	Formation
	Rythmes et organisation du travail
Commerce et logistique	Lieux de commerce
	Flux commerciaux
Comportements, modes de vie et aspirations	Pratiques et choix de mobilité
	Temps libre
	Polarisation de la société
	Lien social, solidarité et intergénérationnel
	Budget des ménages

Dimension prospective	Variable
Technologie et transition numérique	Equipement numérique
	Coût des technologies
	IA et organisation des mobilités
Ressources et transition énergétique	Ressources en eau
	Ressources foncières
	Production d'énergies décarbonées
Enjeux écologiques et environnementaux	Changement climatique
	Pollution de l'air
Crises et chocs	Conflits géopolitiques
	Crises énergétiques
	Crises sanitaires
	Crises économiques
	Crises sociales
Gouvernance et politiques publiques	Cadres réglementaires
	Financement des mobilités durables
	Gouvernance multi-niveaux et coordination des acteurs
	Budget public
	Equité territoriale et sociale
Démocratie et participation citoyenne	Instances citoyennes
	Acceptabilité sociale
	Groupes d'influence

Définition des critères déterminants de la mobilité à l'horizon 2050

Critère	Note de 1 à 3
Capacité d'action / maîtrise par les acteurs Dans quelle mesure les acteurs du territoire (collectivités, État, entreprises, citoyens) peuvent-ils influencer cette variable ?	
Niveau de risque / gravité potentielle Si la variable évolue dans un sens défavorable, dans quelle mesure les conséquences seraient-elles négatives pour le territoire ?	
Poids structurel / pouvoir de contrainte Dans quelle mesure cette variable influence-t-elle d'autres variables du système mobilité ?	
Réversibilité / irréversibilité Une fois enclenchée, l'évolution de la variable peut-elle être corrigée, compensée, ou est-elle durablement verrouillée ?	
Effet de seuil / potentiel de bascule La variable comporte-t-elle un point de rupture au-delà duquel le système change de nature (ex. saturation, adoption massive, effondrement d'un modèle) ?	
Acceptabilité sociale Dans quelle mesure l'évolution de la variable dépend-elle de comportements, préférences ou arbitrages citoyens ?	
Dépendances externes / vulnérabilité systémique La variable dépend-elle fortement d'autres systèmes (énergie, numérique, industrie, géopolitique) ?	
TOTAL	

Définition des critères déterminants de la mobilité à l'horizon 2050

Esquisse des états d'évolution possibles

Discussion en comité technique des variables à intégrer dans le modèle

Deux ateliers de travail partenariaux pilotés par l'A'Urba



- **Objectifs :**

identifier les variables impactant la mobilité et ses effets en Gironde à l'horizon 2050

Exemples d'évolutions possibles (hors projets d'infrastructures) qui pourraient être testées à 2050

Dynamiques démographiques et économiques

- Amplification métropolisation : croissance de la population et des emplois sur la métropole, avec une évolution plus importante au droit des portes métropolitaines pour la population
- Desserement : croissance démographique de la population hors métropole et déconcentration des activités économiques vers les territoires périphériques et ruraux.

Armature territoriale/structuration des centralités/dynamiques résidentielles/équité territoriale

- Dynamique des territoires desservis par le SERM (volet routier et ferroviaire)

Rythmes et organisation des temps

- Déploiement plus important du télétravail
- Décalages des horaires de travail, d'enseignement, de certains services

Pratiques et choix de mobilité

- Déploiement massif du covoiturage et de l'usage du vélo (notamment VAE)
- Diminution de l'usage des TC et vélos, modes impactés par les impacts des phénomènes climatiques
- Démobilité

Flux logistiques

- Augmentation ou diminution des flux de transit et d'échanges et des flux locaux

Tarification / prix

- Forte hausse du prix du carburant et/ou du prix de l'énergie pour l'usage transport
- Politique de stationnement restrictive
- Evolution de la tarification des TC en fonction de zones territoriale

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine

Définition des critères déterminants de la mobilité à l'horizon 2050

Esquisse des états d'évolution possibles

Discussion en comité technique des variables à intégrer dans le modèle

« Pouvoir d'achat sous tension » – La mobilité contrainte

Inflation énergétique, tension immobilière persistante, revenus médians relativement stables : Mobilité marquée par la contrainte budgétaire et le renoncement

Part croissante du budget des ménages consacrée au logement
Dépenses contraintes (énergie, assurance, alimentation) en hausse
Arbitrages défavorables à la voiture individuelle (coût d'achat, entretien, carburant)
Réduction des déplacements non essentiels
Tensions accrues sur les transports collectifs
Difficultés pour les actifs dépendants de la voiture en grande couronne.
Hausse des inégalités territoriales liées à la mobilité

« Prospérité métropolitaine » – Mobilité choisie et diversifiée

Gironde attractive, économie dynamique, emploi qualifié en hausse : Mobilité marquée par le choix et l'innovation

Revenus médians en hausse
Part budgétaire mobilité stabilisée voire en baisse grâce à l'électrification
Capacité d'investissement dans véhicules propres, vélos électriques, abonnements multimodaux
Diversification des pratiques (vélo, tram, train, voiture électrique)
Hausse des déplacements loisirs

« Sobriété choisie » – Le budget recentré

Dépenses réorientée dépenses vers des postes essentiels (logement, alimentation, santé, énergie), au détriment des consommations matérielles et de mobilités intensives : Mobilité marquée par la proximité et la mutualisation

Stabilisation ou légère progression des revenus réels, mais forte vigilance sur les dépenses
Réduction volontaire de la consommation matérielle
Moindre part consacrée à l'automobile (mutualisation accrue, diminution du taux d'équipement par ménage, dépenses d'usage plutôt que de propriété)
Développement massif des mobilités alternatives (mobilités actives, covoiturage).
Réduction des déplacements de loisirs (dont longues distances)

Scénarisation des mobilités en Gironde à l'horizon 2050

Vers l'atteinte de la neutralité carbone

- Croisement des Etats d'évolution tendanciels pour construire une trajectoire possible de la Gironde en 2050

- Modélisation et test de ce scénario tendanciel 2050

- Test de différents projets de transport et analyse de leurs effets individuels par rapport au scénario tendanciel 2050

- Test de l'évolution de variables déterminantes de la demande de et analyse de leurs effets (mobilité par exemple télétravail, covoiturage, désaffection pour les TC, démobilité…)