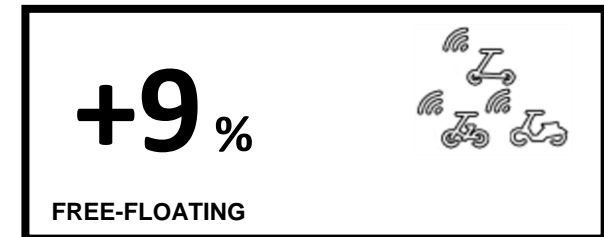
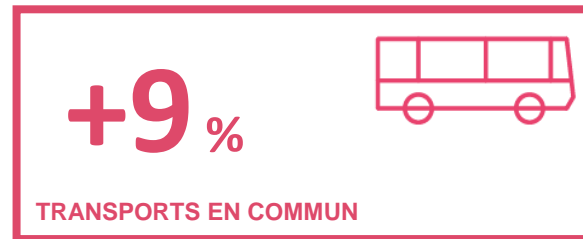
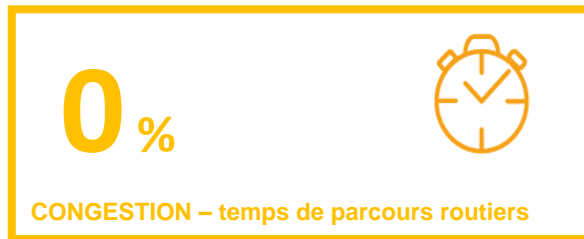
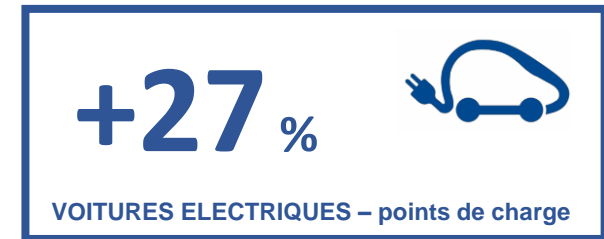
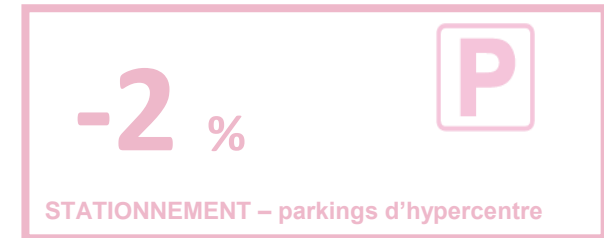


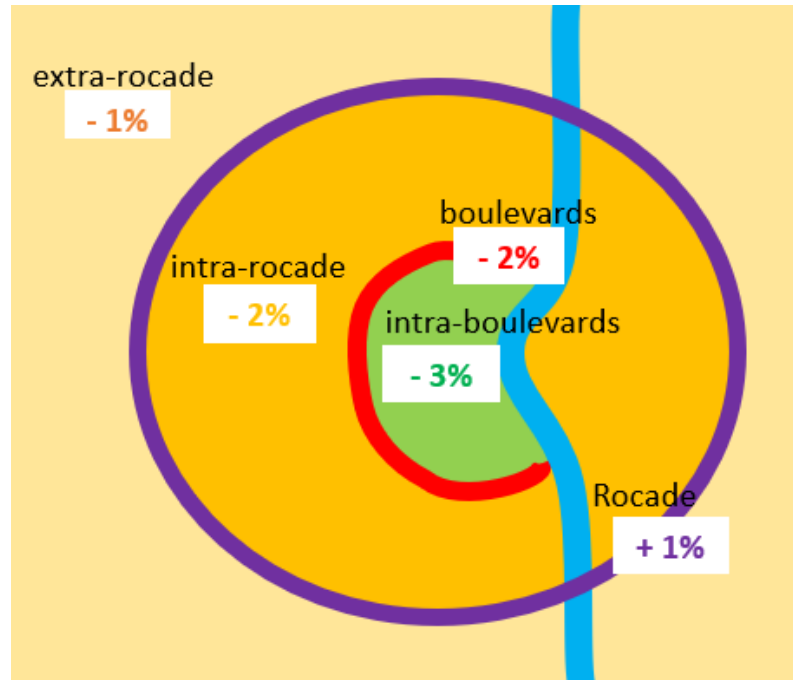
# BAROMÈTRE DES MOBILITÉS BORDEAUX MÉTROPOLE

Bilan annuel 2024  
*Évolutions des usages par à 2023*



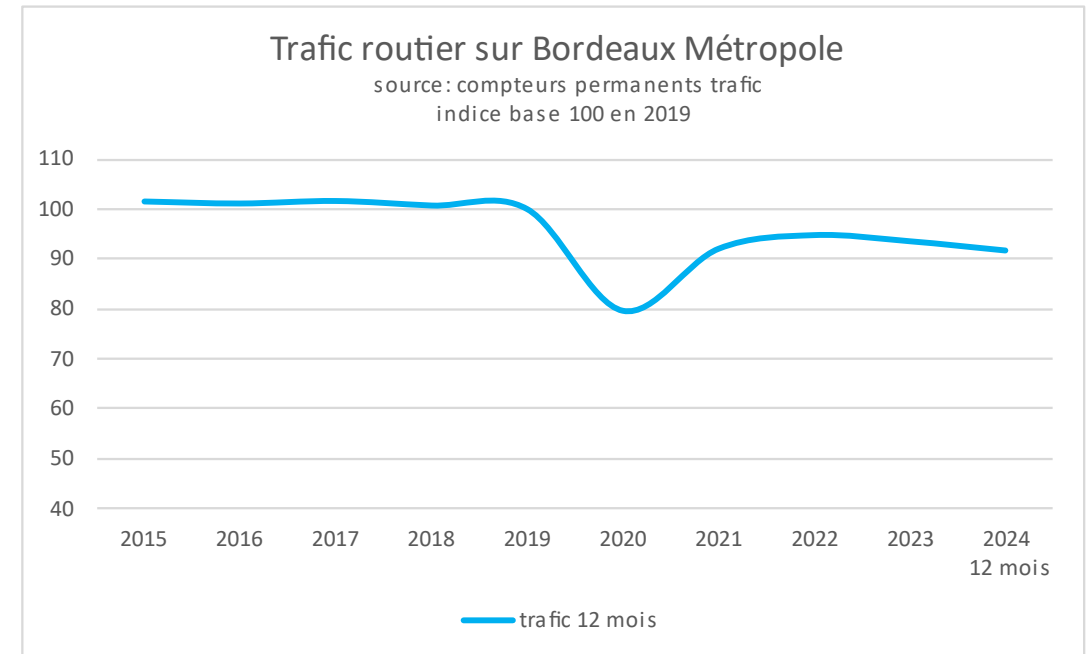
# TRAFIC ROUTIER

Évolutions par rapport aux 12 mois de l'année 2023



**-2%** (hors rocade)

Évolution par rapport aux 12 mois de 2023

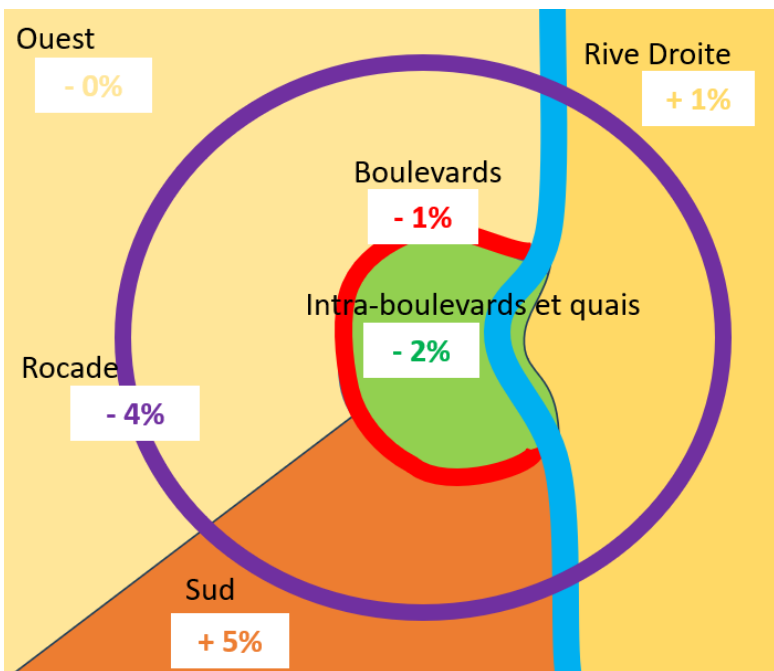


La légère baisse du trafic routier observée à l'échelle de Bordeaux Métropole est liée principalement à une diminution dans le centre de l'agglomération.

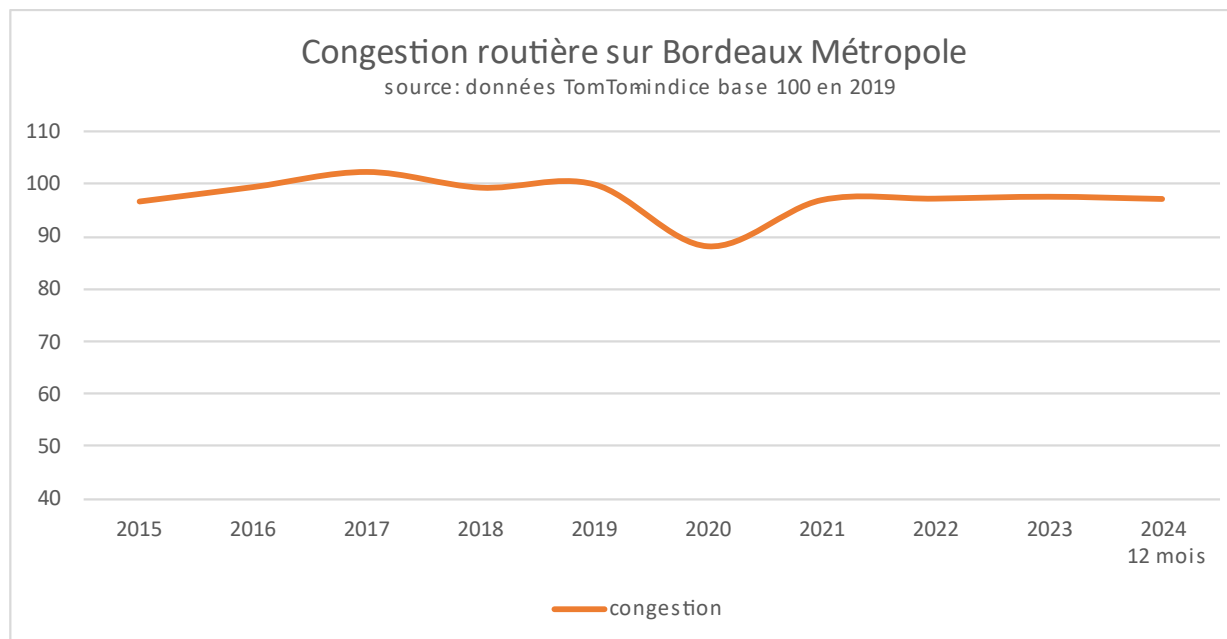
A noter, le pont Simone Veil, mis en service début juillet, a sensiblement fait évoluer les trafics au sud de l'agglomération. Au mois de septembre, le trafic routier qui l'emprunte est proche de 13 000 véhicules par jour soit, globalement, deux fois moins que celui recensé sur le pont Jacques Chaban Delmas.

*Indicateur: trafic moyen jours ouvrés des compteurs permanents de Bordeaux Métropole. Les données "rocade" sont issues des compteurs de la DIR Atlantique.*

# CONGESTION – Temps de parcours routiers



Évolutions par rapport aux 12 mois de l'année 2023



*Indicateur: temps de parcours aux heures de pointe du matin et du soir sur des itinéraires de référence (véhicules connectés TomTom)*

Les temps de parcours aux heures de pointe sont proches de ceux de l'année 2023 sur le réseau routier de Bordeaux Métropole, avec toutefois une dégradation des conditions de circulation observée dans le secteur Sud de l'agglomération.

Au Sud, la dégradation peut s'expliquer par des hausses de trafic sur des axes retenus dans les itinéraires de référence servant au calcul de l'indicateur, notamment :

- légère hausse de trafic sur l'axe Gambetta/Libération à Talence impactant les temps de parcours,
- allongement de temps de parcours le soir sur l'avenue Jean Jaurès à Pessac induit par l'expérimentation avenue Jean Cordier.

## -0,4%

Évolution par rapport aux 12 mois de 2023

# CYCLISTES

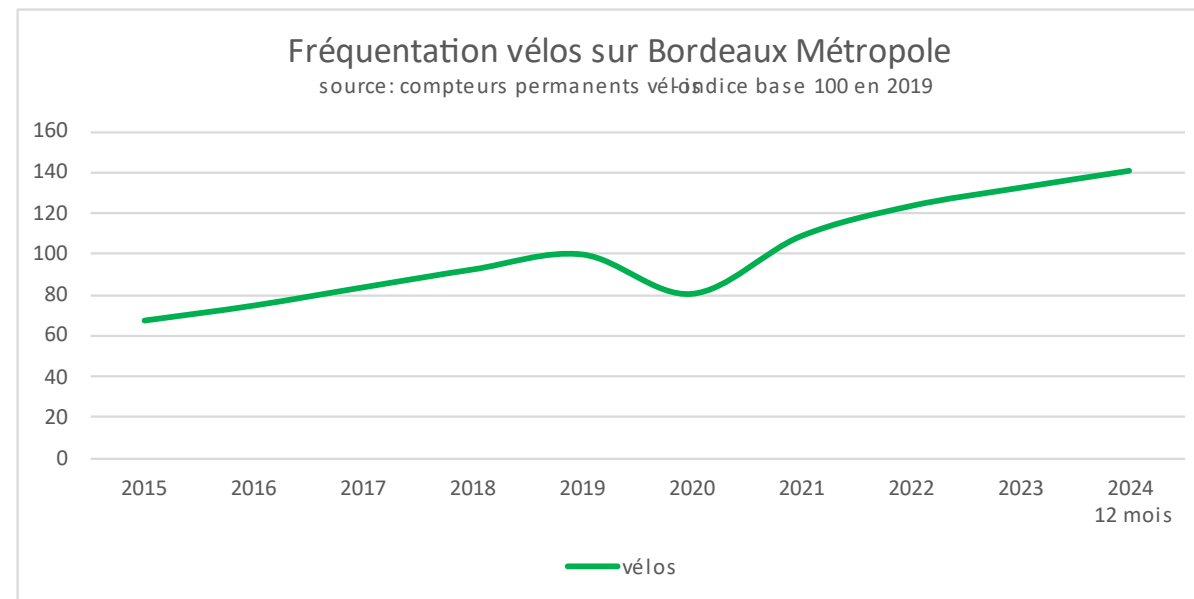


La fréquentation cycliste a augmenté de 6% sur l'agglomération.

La progression est plus importante dans le centre (intra boulevards) que dans les secteurs périphériques (extra boulevards).

Les conditions météorologiques n'ont pas été favorables à la pratique du vélo sur les 3 premiers trimestres.

On note une nette reprise de la dynamique de progression en fin d'année avec une croissance à 2 chiffres sur le dernier trimestre 2024.



**+6%**

Évolution par rapport aux 12 mois de 2023

cyclistes "intra-boulevards"  
cyclistes "extra-boulevards"

**+7%**

**+3%**

*Indicateur: fréquentation moyenne jours ouvrés des compteurs permanents de Bordeaux Métropole*

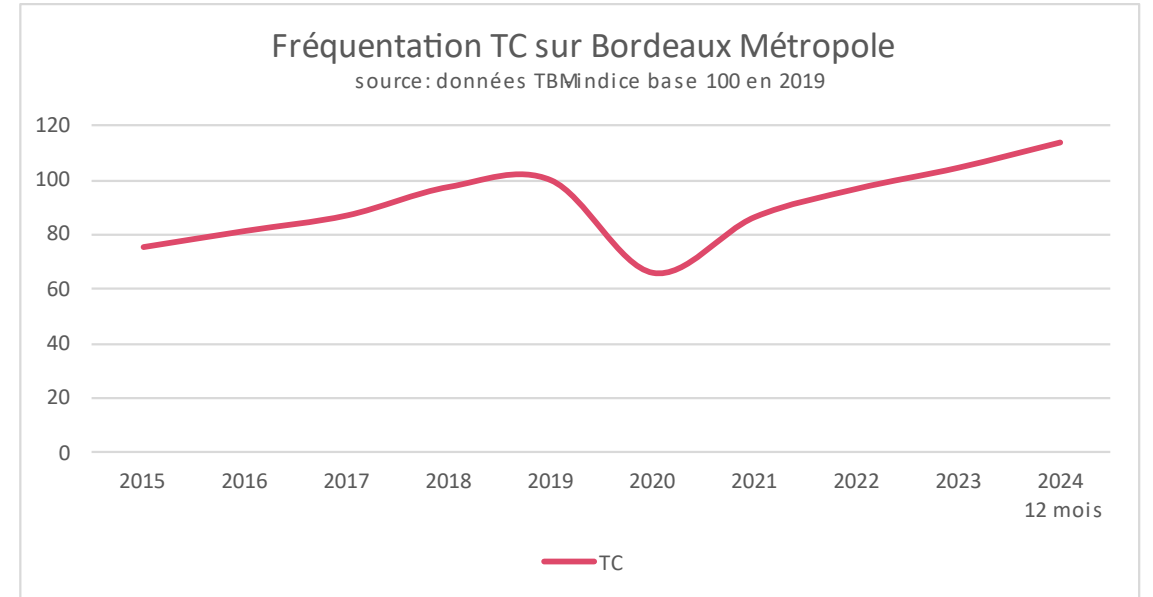
# TRANSPORTS EN COMMUN



La fréquentation du réseau TBM a progressé de 9% par rapport à 2023.

La dynamique est portée à la fois par le réseau de bus (nouveau réseau en septembre 2023) et le réseau tramway (extension tram A aéroport fin avril 2023).

A noter, début juin, le bus express G a été mis en service. La fréquentation moyenne de la ligne G est de l'ordre de 30 000 voyages par jour ouvré (fraude et non-validation intégrées).



**+9%**

Évolution par rapport aux 12 mois de 2023

*Indicateur: validations billettiques du réseau TBM (tramway, bus et bat3)*

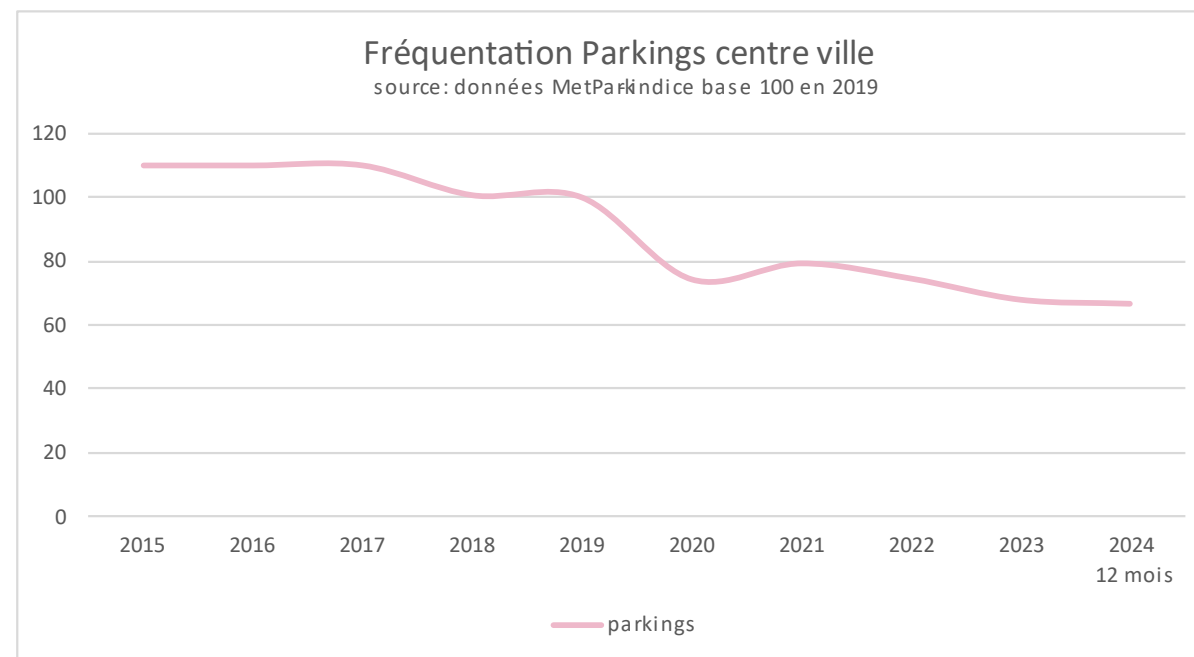
# STATIONNEMENT – Parkings d’hypercentre



La fréquentation horaire des parkings de l’hypercentre exploités par MetPark (c’est-à-dire les visiteurs non abonnés) est en légère baisse en 2024 sur les 6 parkings ouverts.

A noter, le parking Gambetta a réouvert le 28 novembre 2024 après 10 mois de fermeture.

Pour les abonnés, on observe également une baisse de fréquentation, plus marquée sur les "non-résidents".



**-2 %**

Évolution par rapport aux 12 mois de 2023

Stationnement Abonnés:

Abonnés Non-résidents **-6%**

Abonnés Résidents **-2%**

*Indicateur: nombre de sorties horaires standards de 6 parkings MetPark de l’hypercentre  
Les parkings de Front du Médoc et de Gambetta ont été fermés pour travaux.*

# VOITURES ELECTRIQUES

## énergie & points de charge

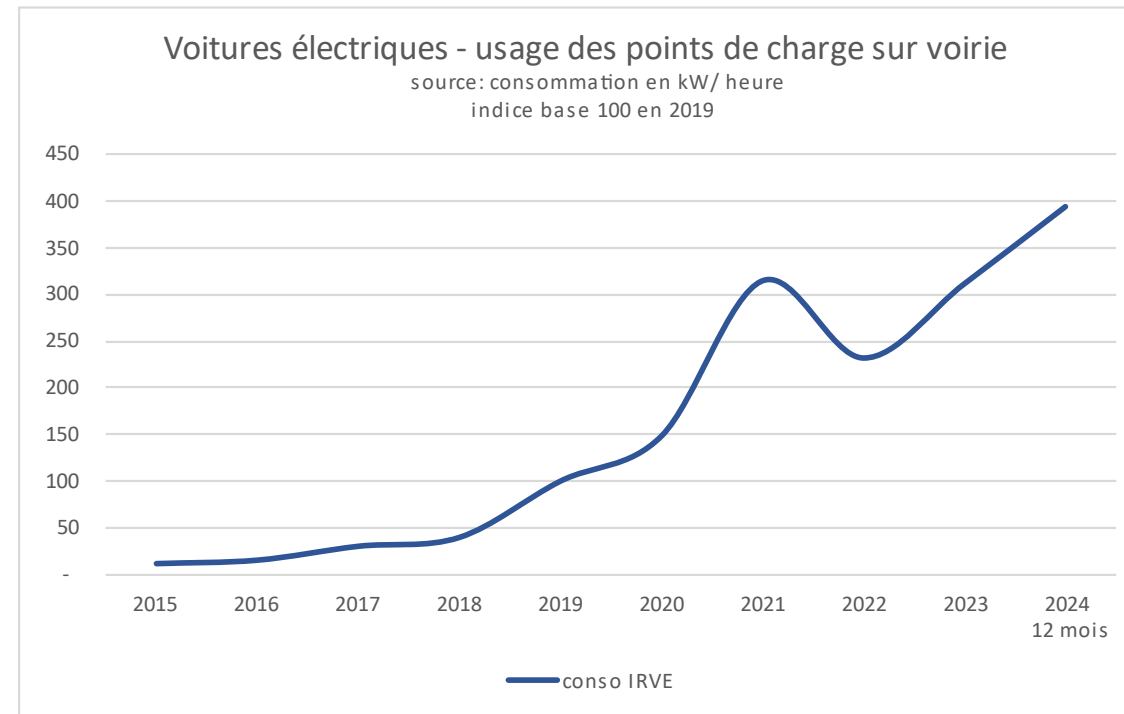
Les indicateurs utilisés dans cette analyse concernent uniquement le réseau de bornes de recharges installées sur la voirie de la métropole bordelaise.

Par rapport à l'année 2023, la consommation totale sur le réseau métropolitain sur voirie est en hausse de 27% avec 60 693 recharges réalisées. Cette dynamique est à relier à la forte hausse de l'offre avec 362 points de charge sur voirie aujourd'hui dont 109 nouveaux mis en service en 2024.

La fréquentation du réseau a toujours une tendance croissante, dépassant ainsi celle de 2021 où la recharge était gratuite.

**+27%**

Évolution par rapport aux 12 mois de 2023



*Indicateur: consommation en kW-heure des bornes de charge sur voirie*

A noter, l'offre sur voirie représente 19% de la totalité des points de charge accessibles au public. Sur Bordeaux Métropole, 1957 points de charge sont accessibles au public :

- 362 points de charge sur voirie (dont 109 nouveaux points de charge en 2024 soit une hausse de 37% par rapport à 2023)
- 592 points de charge dans les parkings (publics et autres),
- 1003 points de charge privés ouverts au public

Notons qu'en plus des nouveaux déploiements d'IRVE, Bordeaux Métropole a effectué des travaux qui ont permis le renouvellement 11 stations IRVE et la mise en accessibilité PMR d'un quart des places de recharge.

# FREE-FLOATING

L'utilisation des véhicules en Free-floating sur la métropole bordelaise a augmenté de 9% par rapport à l'année 2023, ce qui représente 7 834 trajets par jour.

La moyenne de kilomètres parcourus est de 3 km par trajet.

Un trajet dure environ 12 minutes.

Les trottinettes représentent plus des deux tiers des usages du free-floating. Ainsi, la répartition des trajets effectués par type de véhicules est la suivante :

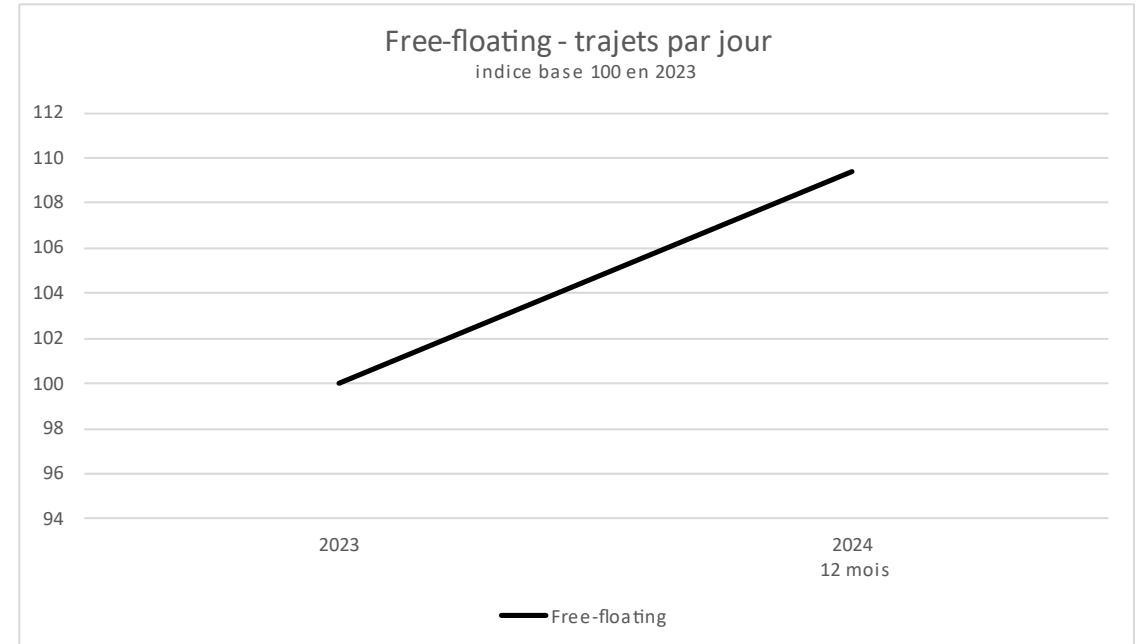
- Vélos: 14% des trajets,
- Trottinettes: 68% des trajets,
- Scooters: 17% des trajets.

**+9%**

Évolution par rapport aux 12 mois de 2023

Vélos  
Trottinettes  
Scooters

**+26%**  
**+15%**  
**-15%**



Indicateur:

Opérateurs vélo : BIRD et PONY

Opérateurs trottinette : DOTT et TIER

Opérateurs scooter : EDOG et YEGO



# ANNEXE

## congestion et vitesse de circulation routière

### focus sur le classement TomTom 2024

#### Critères et méthodologie de TomTom:

- ❑ *Classement selon les vitesses pratiquées sur l'ensemble de l'année (24h/24; 7j/7) et non selon la congestion.*

Ces vitesses sont influencées par les caractéristiques géographiques et urbaines de l'agglomération (longueur des voies rapides des voies urbaines, densité d'intersection, vitesse réglementaire, nombre de franchissements des fleuves, répartition de l'espace entre les modes de déplacements,).

Un classement sur la congestion (proportion de temps perdu par rapport à un trajet sans congestion) donnerait un classement différent.

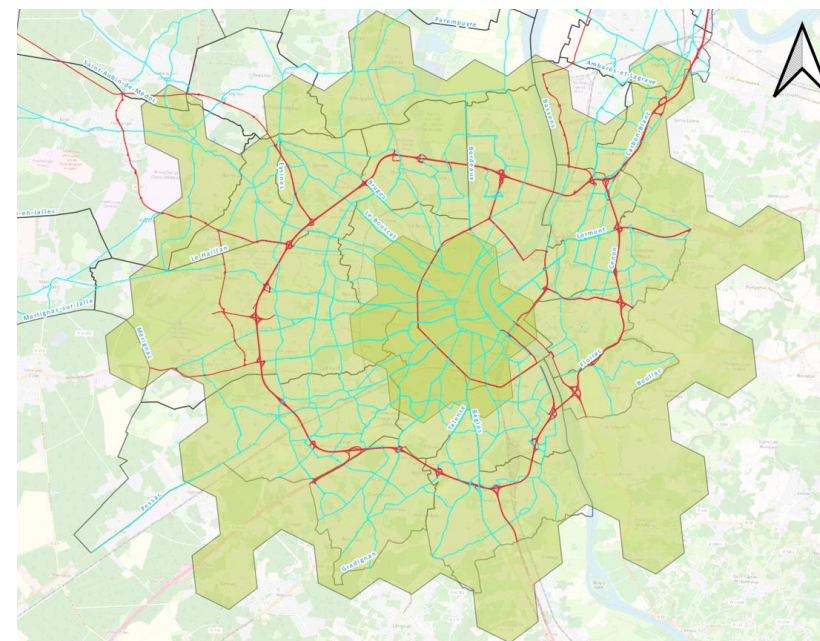
- ❑ *Des périmètres géographiques ne correspondant pas aux périmètres administratifs.*

Le périmètre métropolitain est plus révélateur du quotidien de la majorité des automobilistes circulant dans la métropole que le périmètre centre-ville.

« Les définitions des villes sont basées sur les volumes de déplacement à l'intérieur d'une zone géographique spécifiée. TomTom cartographie tous les déplacements enregistrés sur un système de grille hexagonale pour identifier les zones interconnectées au sein de la ville. Le « centre-ville » est défini comme le regroupement des hexagones les plus denses représentant 20 % de tous les trajets (hexagones vert foncé), tandis que la « zone métropolitaine » englobe tous les hexagones dans lesquels ont été effectués 80 % de tous les trajets dans la ville (hexagones vert clair). »

#### Un classement à 2 échelles:

- **Centre-ville (Bordeaux 1<sup>ère</sup> ville française)**
- **Aire métropolitaine (Bordeaux 6<sup>e</sup> ville française)**



# congestion et vitesse de circulation routière

## classement TomTom 2024 – périmètre « métropolitain »

**Bordeaux : 6<sup>e</sup> agglomération française où l'on circule le plus lentement.**

Rank by filter	World rank ▼	City	Average travel time per 10 km ▼	Change from 2023 ▼	Congestion level % ▼	Time lost per year at rush hours ▼	Congestion world rank ▼
1	78	<b>Avignon</b> France	19 min 35 s	no change	32%	67 hours	74
2	103	<b>Paris</b> France	18 min 16 s	+ 20 s	29%	60 hours	135
3	104	<b>Marseille</b> France	18 min 11 s	+ 30 s	33%	68 hours	62
4	137	<b>Nice</b> France	16 min 54 s	+ 20 s	28%	56 hours	147
5	183	<b>Toulon</b> France	15 min 24 s	no change	28%	52 hours	145
6	220	<b>Bordeaux</b> France	14 min 36 s	no change	28%	52 hours	148
7	264	<b>Rennes</b> France	13 min 34 s	+ 20 s	29%	57 hours	120

A noter, vis-à-vis de l'évolution par rapport à 2023, la situation est stable pour la métropole bordelaise (cohérence avec les données du baromètre des mobilités).

La situation se dégrade, par contre, dans beaucoup d'agglomérations du classement.

Vis-à-vis de l'indicateur « congestion level », pour la métropole bordelaise, en 2019, la congestion était de 32%, contre 28% en 2024. La situation s'est donc améliorée sur la mandature, avec probablement un effet important lié à la mise à 2x3 voies de la rocade ouest.

# congestion et vitesse de circulation routière classement TomTom 2024 – périmètre « centre-ville »

**Bordeaux : centre-ville français où l'on circule le plus lentement.**

Rank by filter	World rank	City	Average travel time per 10 km	Change from 2023	Congestion level %	Time lost per year at rush hours	Congestion world rank
1	24	Bordeaux France	31 min 8 s	no change	33%	113 hours	145
2	45	Paris France	28 min 53 s	+ 20 s	30%	101 hours	213
3	63	Marseille France	27 min 14 s	+ 30 s	31%	93 hours	195
4	92	Nice France	25 min 29 s	+ 40 s	29%	84 hours	237
5	96	Nantes France	25 min 6 s	+ 10 s	32%	96 hours	174
6	113	Lyon France	23 min 40 s	+ 1 min	31%	77 hours	202
7	128	Le Havre France	23 min 1 s	+ 10 s	26%	54 hours	303

	Congestion		
	Moyenne	HPM	HPS
Bordeaux	33% (1%)	62%	66%
Nantes	32%(+1%)	65%	68%
Marseille	31%(+1%)	54%	70%
Lyon	31%(+5%)	57%	62%
Paris	30%(+1%)	55%	65%
Montpellier	30%(+1%)	59%	66%
Nice	29%(+3%)	48%	66%
Toulouse	27%(+2%)	57%	76%
Lille	27%(+1%)	53%	62%
Strasbourg	26%(+1%)	41%	58%

Dans le périmètre « centre-ville », toute la commune de Bordeaux n'est pas prise en compte et, à l'inverse, des voies du Bouscat, de Mérignac, de Talence ou de Bègles sont dans le périmètre analysé. Dans cet exercice, Bordeaux ne profite pas des vitesses pratiquées sur certains axes plus rapides : Lucien Faure, Aliénor d'Aquitaine ou Moga. A l'inverse toutes les autres grandes villes françaises disposent de voies rapides dans la zone qualifiée de centre-ville. Donc logiquement, en moyenne, les automobilistes circulent moins rapidement à Bordeaux avec cette approche.

**Les villes de Nantes, Toulouse et Marseille sont plus congestionnées aux heures de pointe du soir. Nice et Montpellier sont au même niveau que Bordeaux**