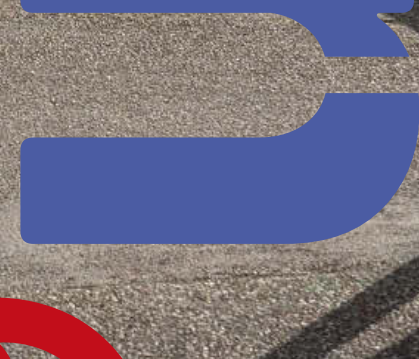


Insertion urbaine et territoriale du SERM girondin

Les dynamiques en présence
autour des gares

étude

10 / 2024



1 Reconnecter le réseau ferroviaire au développement résidentiel	p.6
2 Travailler l'enjeu du dernier kilomètre pour faciliter l'accès aux polarités d'emplois depuis les gares	p.10
3 Trois girondins sur quatre vivent à moins de 20 minutes en voiture d'une gare	p.14
4 Une fréquentation des gares globalement en hausse	p.20
5 Des anticipations immobilières et foncières inégales sur les territoires	p.22
6 Vers une typologie des gares du SERM girondin	p.26
Le SERM girondin, au service des stratégies territoriales	p.28

Le SERM girondin est un projet sur les rails depuis plusieurs années. Diamétralisation du réseau en étoile autour de Bordeaux, renforcement du cadencement, création de lignes de cars express complémentaires, réalisation d'un réseau cyclable de rabattement vers les gares, l'offre en transport collectif s'étoffe, se renforce, s'amplifie pour irriguer une grande partie des territoires girondins.

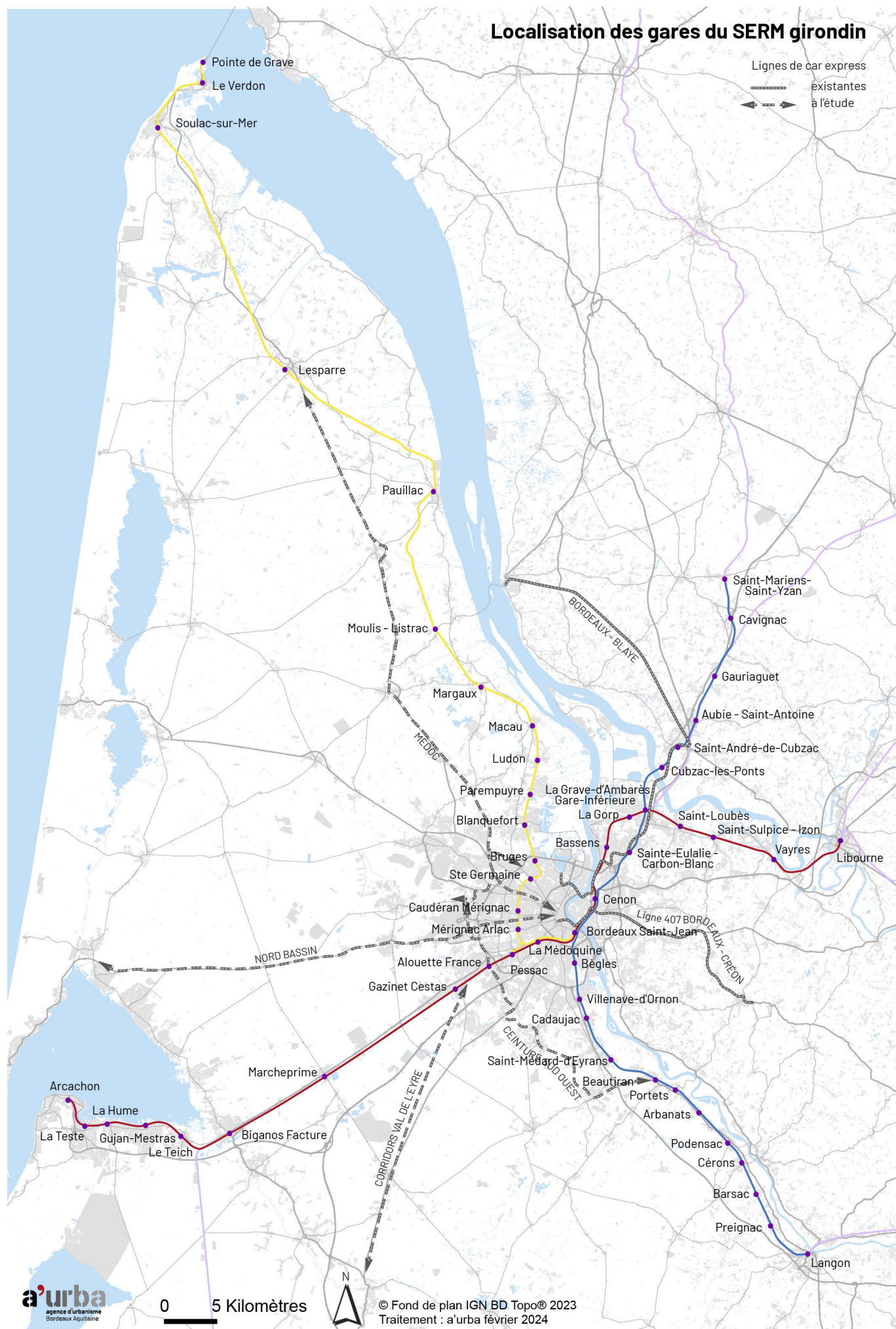
Depuis plus de 50 ans, les territoires se sont développés selon des aménagements marqués par l'efficacité de l'automobile. À l'heure du développement de cet ensemble d'offres alternatives à la voiture dans la ville étalée et émietée, comment anticiper les politiques d'aménagement des territoires ?

En tant qu'outil de mobilité au service des territoires, le SERM doit venir appuyer des stratégies d'aménagement et d'urbanisme locales, territoriales et interterritoriales. Quelle est la teneur de ces stratégies, à quelles échelles se déclinent-elles ? Qui sont les acteurs et parties prenantes à associer à leur mise en œuvre ?

Pour lancer le débat, l'agence propose une lecture des enjeux d'insertion urbaine et territoriale des gares du SERM girondin.



Localisation des gares du SERM girondin



1 Reconnecter le réseau ferroviaire au développement résidentiel

Réseau ferroviaire et peuplement

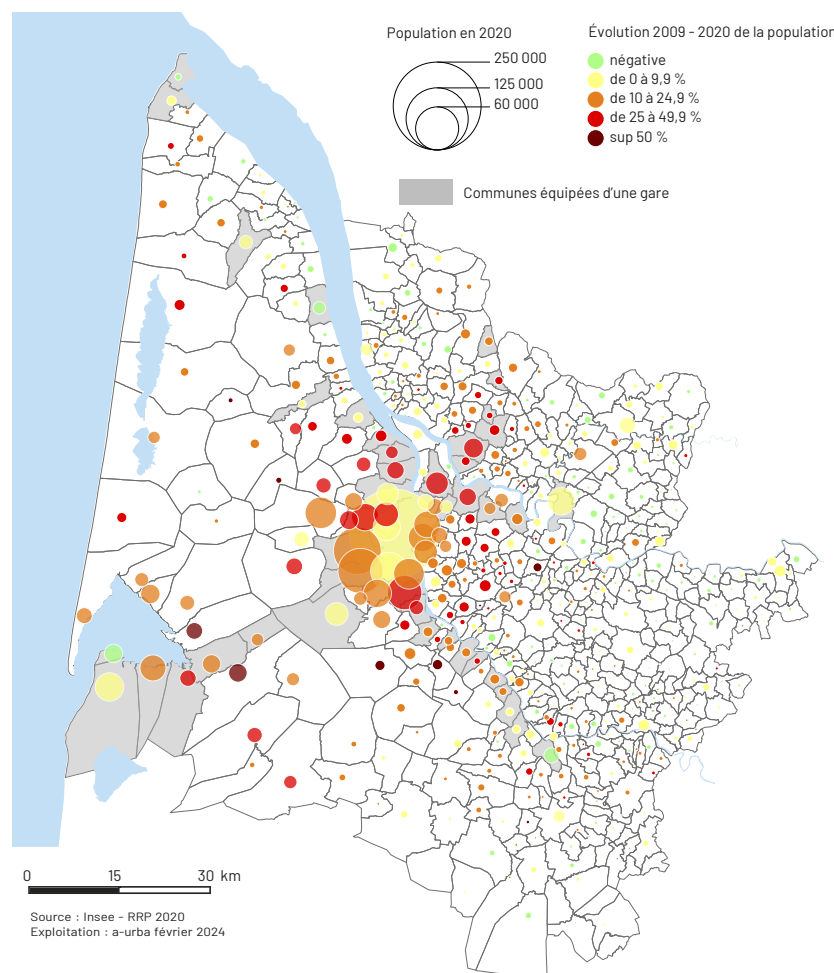
Les voies ferrées correspondent à des corridors de peuplement historiques en Gironde, y compris dans certains territoires où elles ne sont plus en service :

- Entre Bordeaux et Arcachon, le long de la ligne du Médoc, ou encore le long de la vallée de la Garonne, l'urbanisation s'est concentrée autour des gares, faisant apparaître certains foyers de population à proximité du réseau ferré.
- Dans l'Entre-deux-Mers et le Blayais, bien que le peuplement soit plus diffus, il a largement dépassé les abords des anciennes voies ferrées Bordeaux-Créon et Blaye-Saint-Mariens, qui ont été également des vecteurs de peuplement à l'Est de la Gironde.

- La tache urbaine actuelle permet de repérer les traces des anciennes voies ferrées des lignes Bordeaux-Lacanau et Lesparre-Saint-Symphorien, en parallèle de la RD3 à l'Ouest du département, qui ont été l'armature du peuplement et de l'urbanisation du littoral girondin.

Le réseau ferroviaire actuel en Gironde correspond donc à une partie seulement des territoires urbanisés ; le mouvement de périurbanisation, permis notamment par la démocratisation de la voiture particulière depuis la seconde moitié du 20^{ème} siècle, a progressivement déconnecté l'occupation du territoire de la présence ou non d'une desserte ferroviaire.

Une croissance démographique soutenue dans la période récente



Entre 2009 et 2020, la croissance démographique en Gironde a été forte (+14 %) mais cette évolution n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire.

Les évolutions de population ont été les plus soutenues sur la couronne de l'aire métropolitaine bordelaise et ses territoires limitrophes comme le Cubzaguais ou le Sud Médoc.

Sur les franges du département, la croissance de population a été beaucoup plus faible, voire négative, dans certaines communes. C'est le cas des franges orientales du département (à l'exception de certaines polarités urbaines comme Libourne et Coutras) et du sud de la vallée de la Garonne, où des polarités urbaines comme Langon n'ont pas connu de croissance de population.

Les dynamiques démographiques récentes ne se superposent que très partiellement au réseau ferroviaire : des secteurs dynamiques en sont relativement éloignés, comme dans l'Entre-Deux-mers, le nord-ouest de la Métropole, le nord du Bassin d'Arcachon et le sud Gironde.



Près de 15% des girondins réside à moins d'1 kilomètre d'une gare (soit 236 875 personnes)

Aucune gare n'est totalement isolée !

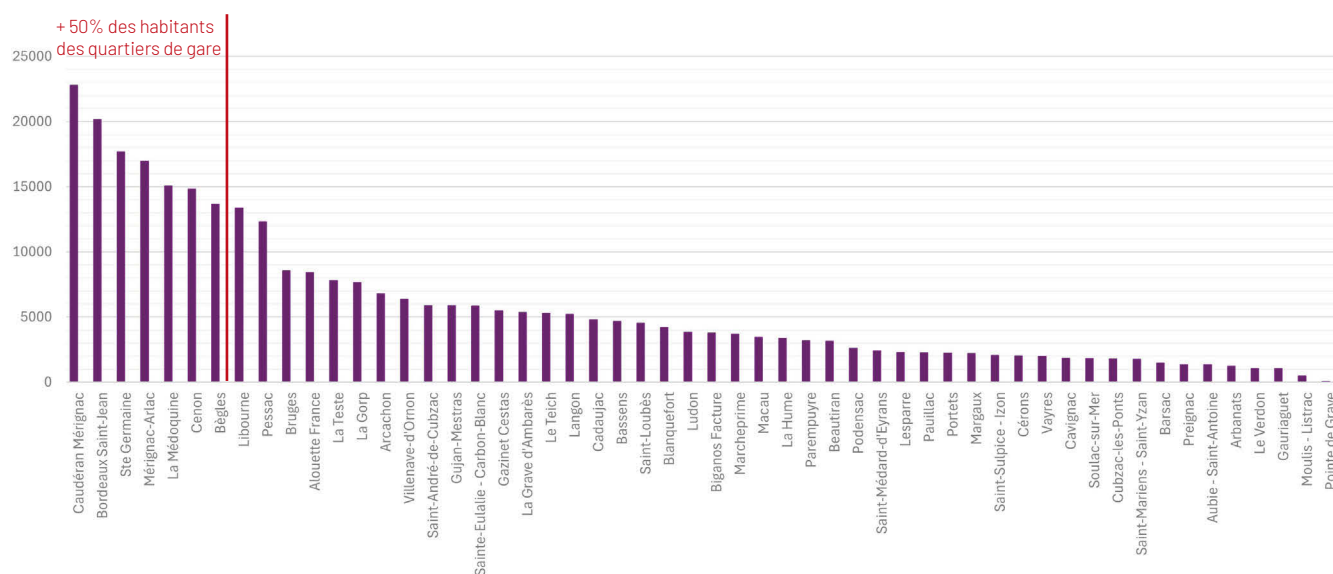
Si 236 875 personnes résident dans des quartiers de gare, les densités de population sont très variables. **Elles oscillent entre 1000 et près de 22 000 habitants dans un rayon de 1 km.**

Les plus importantes se situent au sein de la Métropole, à Libourne et autour des gares du bassin d'Arcachon (malgré la présence de l'eau dans le rayon d'un kilomètre comme à Gujan-Mestras).

Les quartiers de gare présentant les densités de population les plus faibles sont ceux des axes vers Saint-Mariens-Saint-Yzan et de la vallée de la Garonne, à l'exception des gares de Langon et Saint-André-de-Cubzac.

Mis à part les quartiers de gare de la Pointe de Grave et de Moulis-Listrac dont les densités sont très faibles, tous possèdent une certaine densité de population (supérieure à 1 000 habitants) dans un rayon d'1 km.

Plus de la moitié des 236 875 habitants sont concentrés autour de sept gares métropolitaines



Cinq gares ont plus de 15 000 habitants dans un rayon d'un kilomètre. Il s'agit des gares de Caudéran-Mérignac, Bordeaux Saint-Jean, Sainte-Germaine, Mérignac-Arlac et la future gare de la Médoquine.

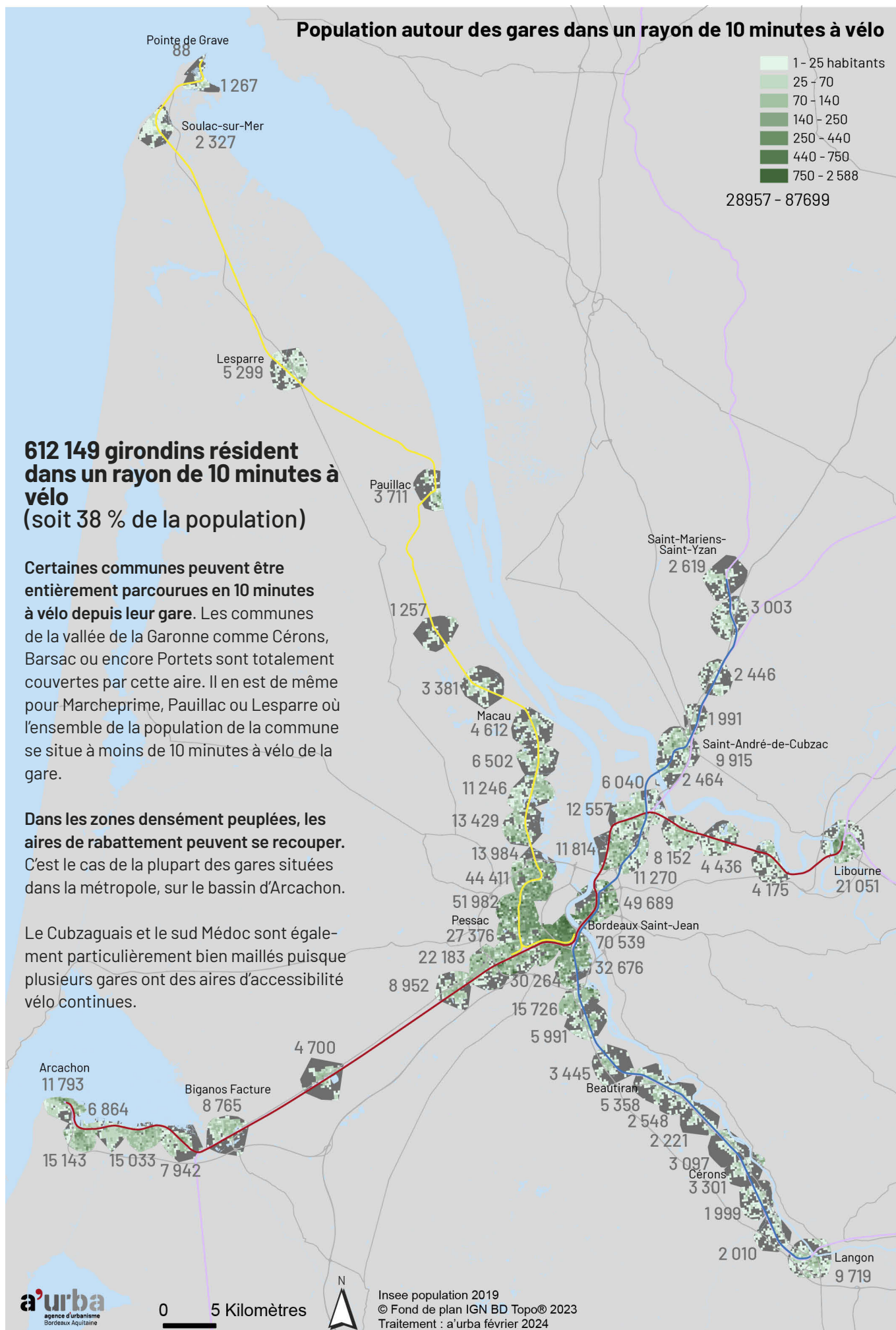
Quatre gares comptent entre 10 000 et 15 000 habitants dans le quartier de gare. Ce sont les gares de Cenon, Bègles, Libourne et Pessac.

Six gares situées sur la métropole et le bassin d'Arcachon comprennent entre 6 000 et 10 000 habitants.

Onze gares ont entre 4 000 et 6 000 habitants dans le quartier de gare. On trouve parmi elles les gares de Saint-André-de-Cubzac, Langon ou encore Saint-Loubès.

Les gares restantes comptent entre 1 100 et 3 800 habitants. On y retrouve de nombreuses gares situées sur les lignes de Langon, Saint-Mariens et Macau.

Seules les gares de Moulis-Listrac et de la Pointe de Grave comptent moins de 500 habitants dans un rayon de 1 km autour de la gare.



2 Travailler l'enjeu du dernier kilomètre pour faciliter l'accès aux polarités d'emplois depuis les gares

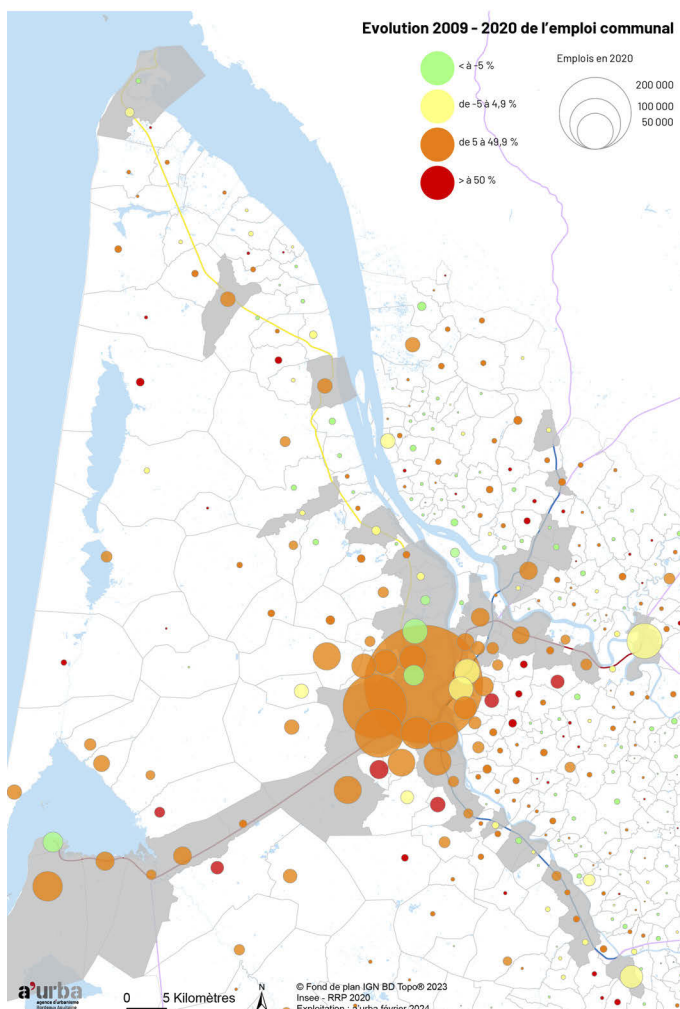
De grands pôles d'emplois girondins ne sont pas directement desservis par le train

Les pôles d'emplois du centre de Bordeaux, la zone de Pessac Bersol (environ 15 minutes à pied de la gare de Pessac Alouette), la zone de Mérignac Aéroport (relativement éloignée des gares de Caudéran Mérignac, Mérignac-Arlac et Pessac Alouette), la zone de Bordeaux Nord (environ 5 km de la gare de Bruges) ne sont pas compris dans les quartiers de gare.

La future gare de la Médoquine peut jouer un rôle dans la desserte des emplois et des équipements du cœur de la métropole, notamment pour l'accès au Campus et au CHU, via la future ligne de Bus Express du réseau TBM.

Les distances qui séparent les gares des principales polarités d'emplois ne sont pas pour autant rédhibitoires à l'usage du TER : elles soulignent l'enjeu du «**dernier kilomètre**», à savoir mettre en place des liaisons performantes en transports en commun, à pied et à vélo pour rejoindre ces polarités depuis les gares.

Évolution de l'emploi sur la période 2009-2020



La ville de Bordeaux et la métropole sont les territoires qui concentrent le plus d'emplois. L'évolution du nombre d'emplois entre 2009 et 2020 est soutenue.

On constate qu'entre 2009 et 2020, la Gironde et Bordeaux Métropole ont le même taux de croissance de l'emploi d'environ 15 %.

Certains des territoires ayant connu les dynamiques les plus fortes d'augmentation du nombre d'emplois sont situés en dehors de la proximité immédiate du réseau ferré : l'Entre-Deux-Mers, les communes du nord-ouest de la métropole, la plupart des communes du nord Bassin et de la CDC de Montesquieu.

Certaines communes de la rive droite de la métropole, du sud Médoc, Langon, Libourne connaissent une stagnation du nombre d'emplois sur la période.

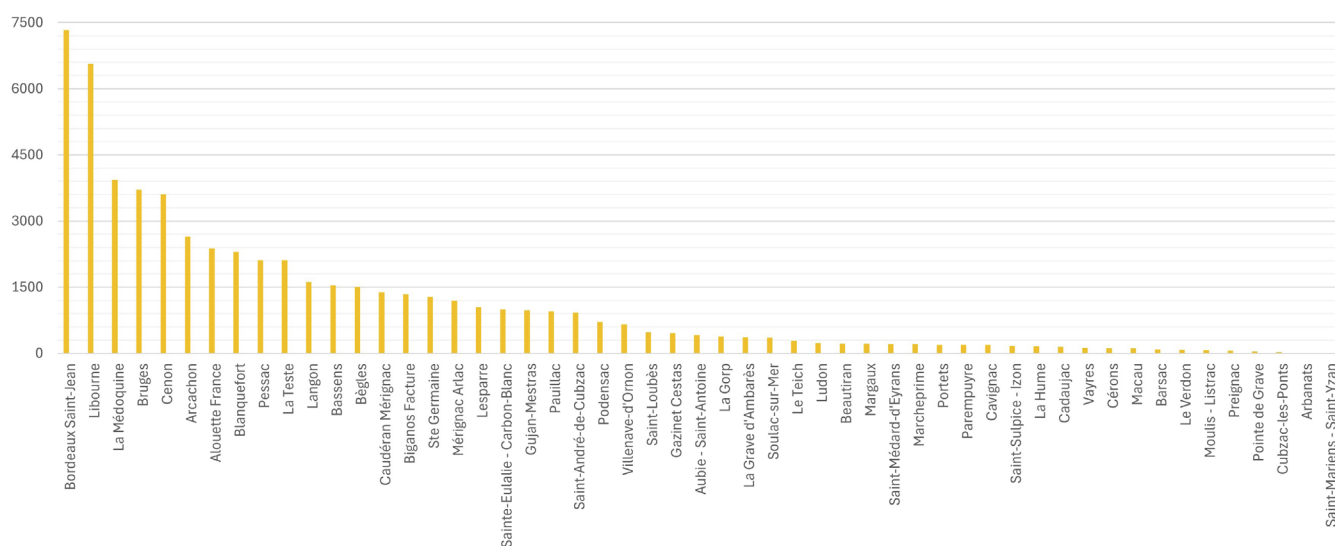
Si l'emploi salarié girondin était dynamique avant la crise sanitaire, celui-ci a diminué de 1,9 % au 1er trimestre 2020 (soit 12 300 destructions nettes d'emplois salariés) en lien avec le premier confinement, puis a rejoint son niveau de 2019 à partir du 3e trimestre 2020. À la fin de l'année 2021, la croissance retrouvée de l'emploi salarié permet de dépasser de 4,8 % l'évolution d'avant-crise.



Seulement 7% des emplois girondins à moins d'un kilomètre des gares (soit 50 488 emplois)

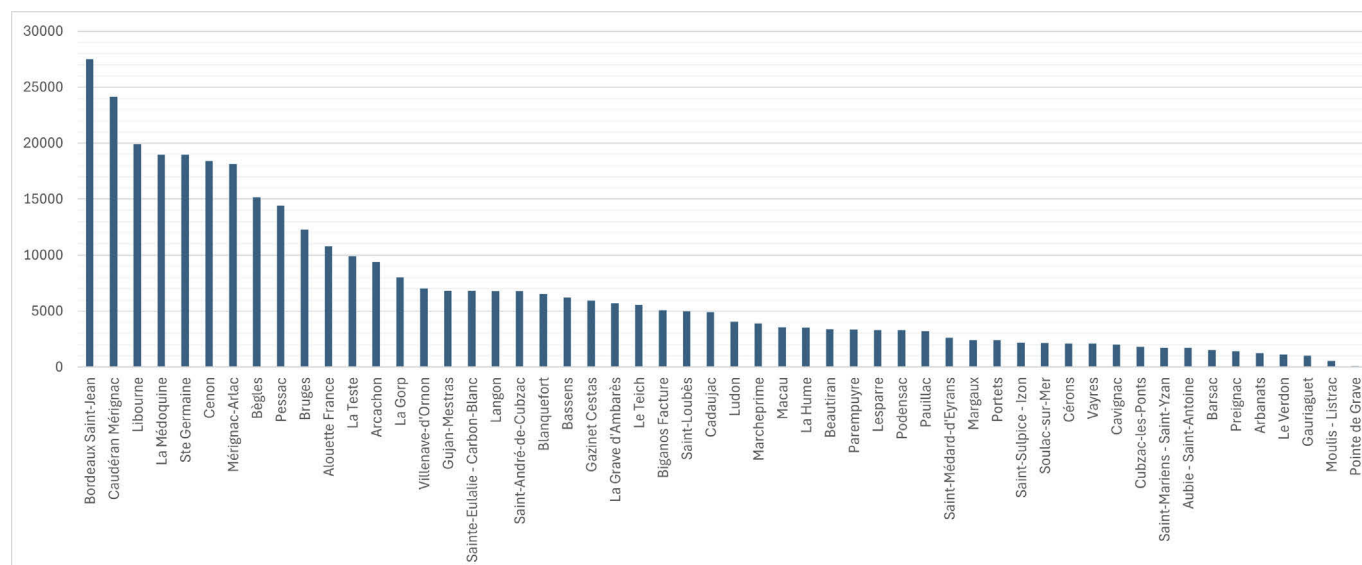
Le nombre d'emplois par quartier de gare est plus hétérogène encore que le nombre d'habitants.

- Seules les gares de Bordeaux-Saint-Jean et Libourne concentrent plus de 6 000 emplois dans un rayon de 1 000 m.
- Les gares métropolitaines de La Médoquine, Bruges et Cenon ont un quartier de gare actif, regroupant entre 3 500 et 4 000 emplois.
- Les gares d'Arcachon, Alouette-France, Blanquefort, Pessac et La Teste ont toutes plus de 2 000 emplois dans leur quartier de gare.
- Avec plus de 1 000 emplois, on trouve ensuite le reste des gares de l'intra-rocade, ainsi que Facture-Biganos, Langon et Lesparre.
- Les gares de Sainte-Eulalie-Carbon-Blanc, Gujan-Mestras, Pauillac, Saint-André de Cubzac, Podensac et Villenave d'Ornon comptent entre 500 et 1 000 emplois dans leur quartier de gare.
- Les gares restantes concentrent parfois quelques centaines d'emplois.
- Les gares les moins pourvoyeuses d'emplois sont les gares de Barsac, Le Verdon, Moulis-Listrac, Preignac, Pointe de Grave, Cubzac-les-ponts, Arbanats, Saint-Mariens et enfin Gauriaguet qui ne compte aucun emploi dans un rayon de 1 000 mètres.

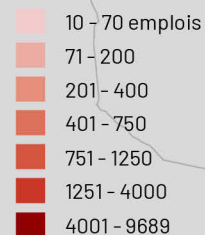


Analyse du ratio population + emplois

Lorsque l'on cumule le nombre d'emplois et d'habitants dans le quartier de gare, le classement fait apparaître, en tête, les gares qui ont une vocation de destination et de diffusion (gares intra-rocade + Libourne) plus affirmée que les autres qui ont davantage des fonctions de rabattement.



Emplois autour des gares dans un rayon de 10 minutes à vélo

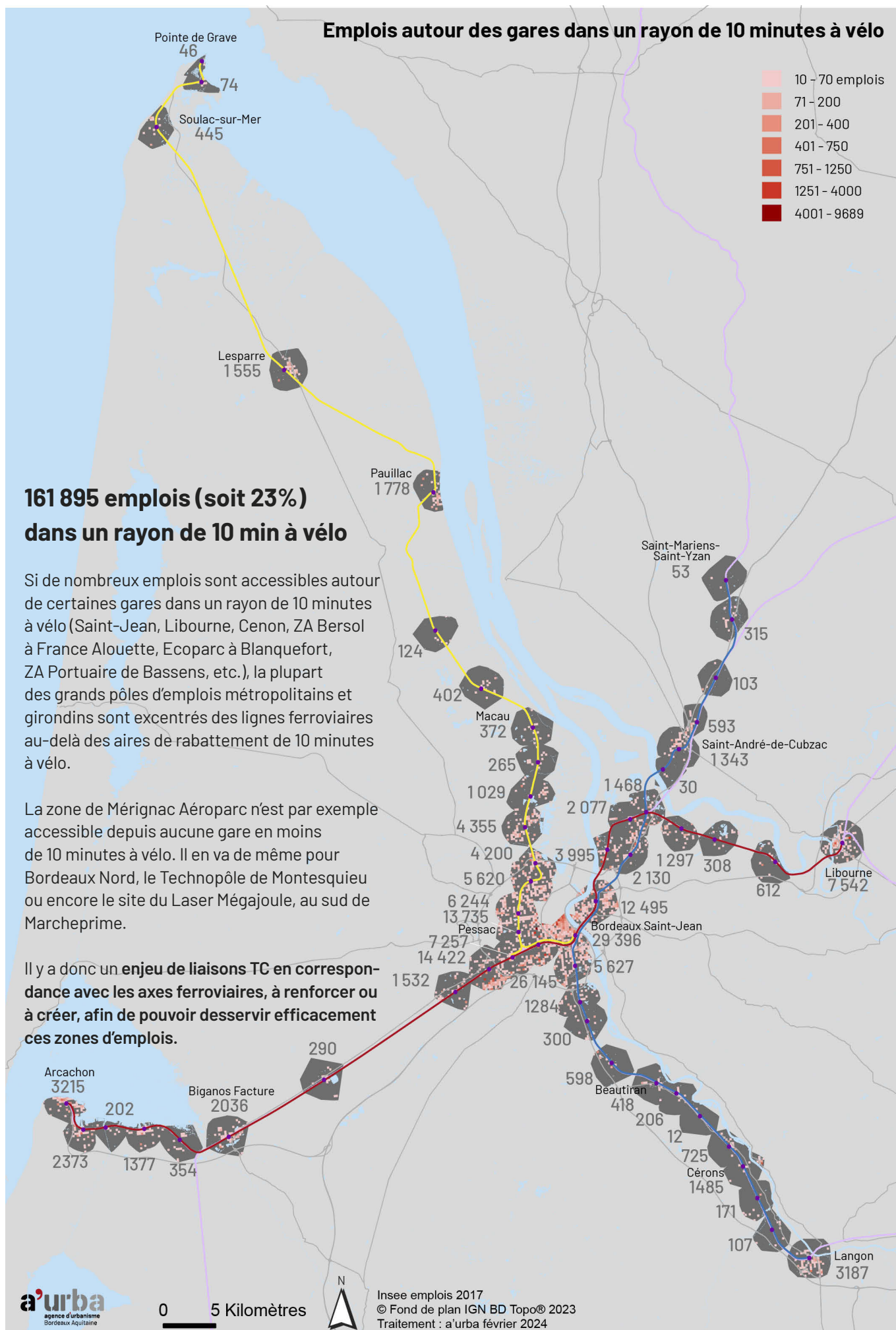


161 895 emplois (soit 23%) dans un rayon de 10 min à vélo

Si de nombreux emplois sont accessibles autour de certaines gares dans un rayon de 10 minutes à vélo (Saint-Jean, Libourne, Cenon, ZA Bersol à France Alouette, Ecoparc à Blanquefort, ZA Portuaire de Bassens, etc.), la plupart des grands pôles d'emplois métropolitains et girondins sont excentrés des lignes ferroviaires au-delà des aires de rabattement de 10 minutes à vélo.

La zone de Mérignac Aéroport n'est par exemple accessible depuis aucune gare en moins de 10 minutes à vélo. Il en va de même pour Bordeaux Nord, le Technopôle de Montesquieu ou encore le site du Laser Mégajoule, au sud de Marcheprime.

Il y a donc un **enjeu de liaisons TC en correspondance avec les axes ferroviaires, à renforcer ou à créer, afin de pouvoir desservir efficacement ces zones d'emplois.**



3 Trois girondins sur quatre vivent à moins de 20 minutes en voiture d'une gare

L'aire d'accessibilité à 20 minutes en voiture a été établie à une échelle large, car dans un tel rayon, les automobilistes peuvent la plupart du temps faire le choix de plusieurs gares.

En fonction de sa destination, un habitant du nord du Bassin d'Arcachon a ainsi le choix entre les gares de Marcheprime et Facture-Biganos ; un habitant du Sud Gironde peut choisir plusieurs gares de la vallée de la Garonne.

Cette carte isochrone est bien sûr brute : elle fait partie d'une première étape dans la définition des aires d'attractivité des gares. Dans l'intra-rocade, les temps de parcours étant trop peu prévisibles, il a été considéré que tout ce territoire est à moins de 20 minutes en voiture d'une gare, sans possibilité de préciser davantage, celles-ci étant très rapprochées géographiquement. Par ailleurs, dans ce périmètre, l'accès à pied, à vélo, en tramway ou en bus est surtout plus rapide et pertinent qu'en voiture.

La carte a été utilisée à l'aide de données Google trafic aux heures de pointe du matin, depuis les territoires girondins à destination des gares du SERM girondin.

Accessibilité en voiture aux gares du SERM girondin

Secteurs depuis lesquels au moins une gare est accessible en 20 minutes en voiture, pour un départ un mardi à 7h30 :



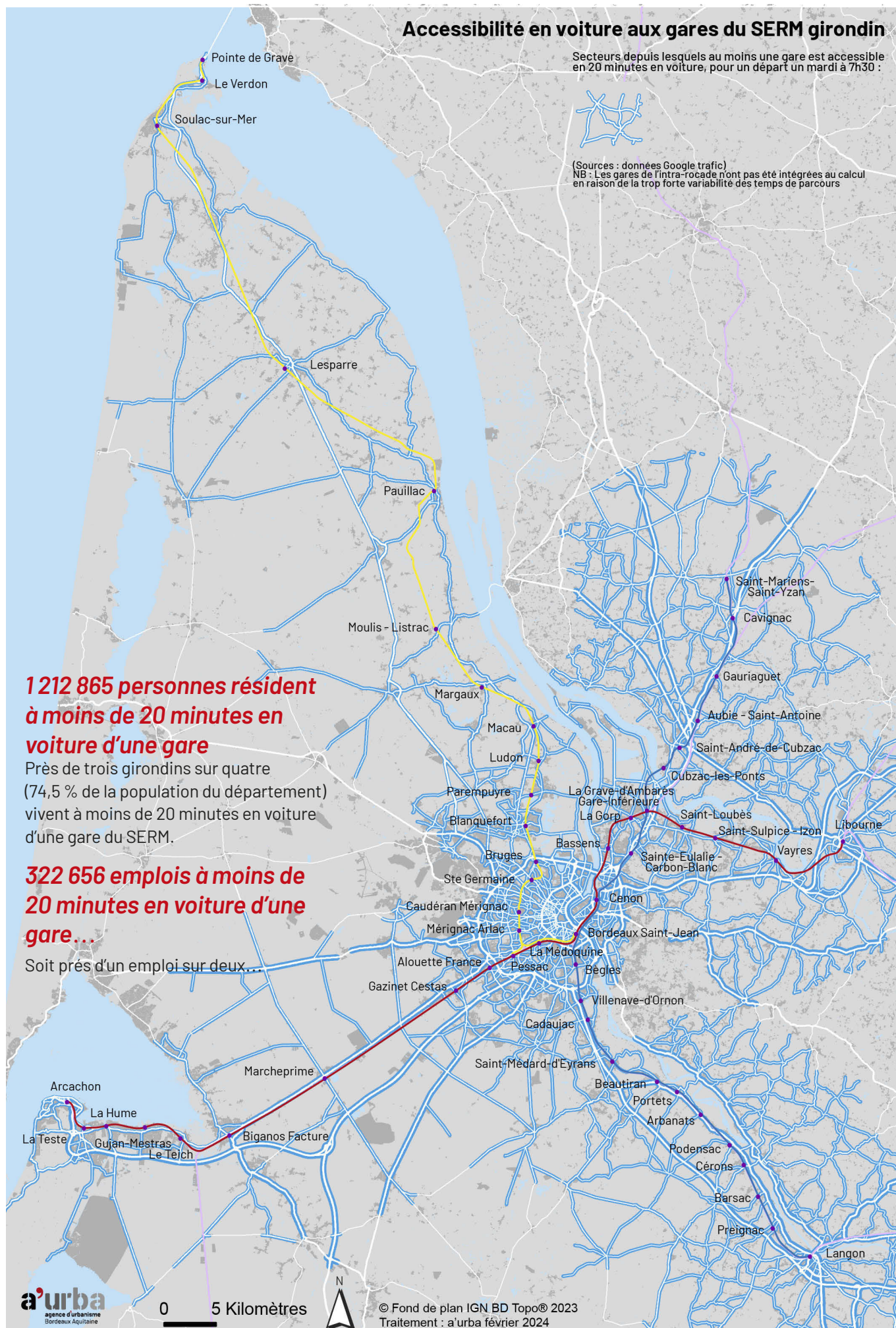
(Sources : données Google trafic)
NB : Les gares de l'intra-rocade n'ont pas été intégrées au calcul en raison de la trop forte variabilité des temps de parcours

1 212 865 personnes résident à moins de 20 minutes en voiture d'une gare

Près de trois girondins sur quatre (74,5 % de la population du département) vivent à moins de 20 minutes en voiture d'une gare du SERM.

322 656 emplois à moins de 20 minutes en voiture d'une gare...

Soit près d'un emploi sur deux...



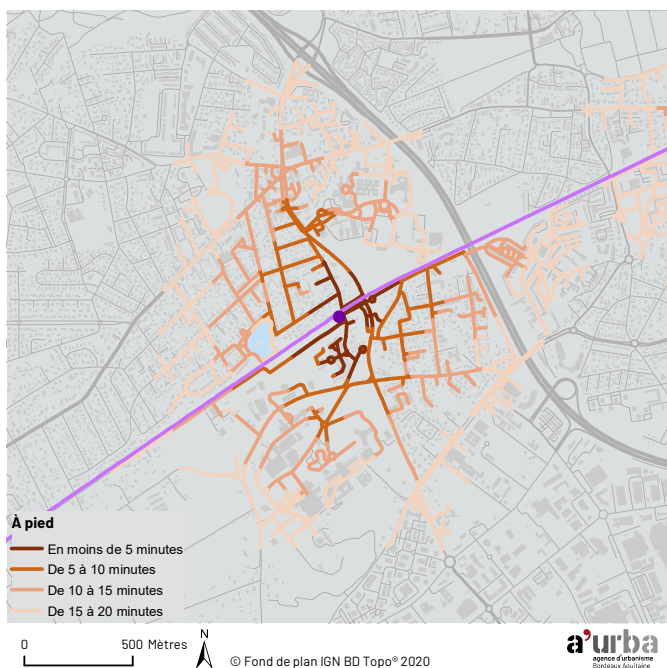
Une accessibilité piétonne à géométries variables

Aires d'accessibilité jusqu'à 20 minutes à pieds

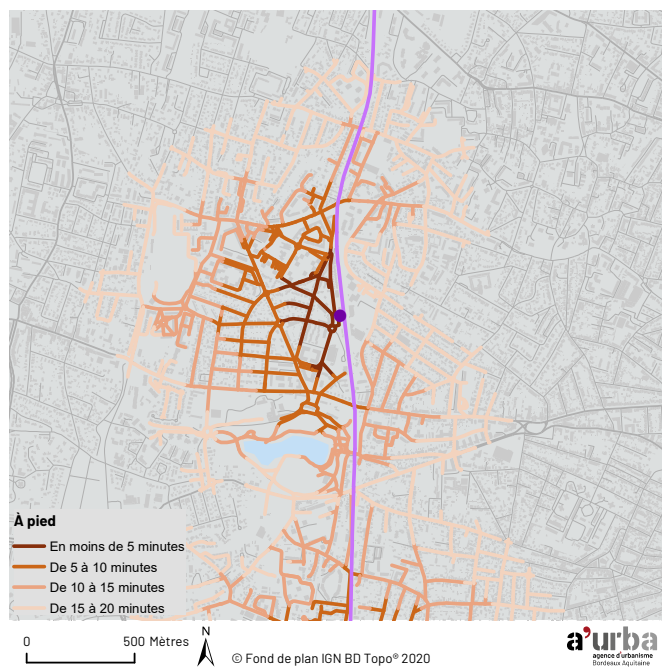
L'ensemble des 54 gares fait l'objet d'une cartographie de l'aire d'accessibilité piétonne, reprises au sein de l'étude « Atlas des gares ».

Ces cartes permettent de repérer, comme sur les exemples ci-après, les **maillages de quartiers relativement complets** (exemple de Pessac Alouette-France, avec des franchissements de rocade et de voie ferrée) ou les **ruptures urbaines** (exemple de Caudéran-Mérignac, avec des franchissements de voie ferrée éloignés de la gare).

Accessibilité à pied à la gare de Pessac Alouette-France



Accessibilité à pied à la gare de Caudéran-Mérignac



Méthode

Les aires d'accessibilité à pied ont été établies en trois temps :
une première étape de **génération automatisée des aires d'accessibilité** à pieds en 5, 10, 15 et 20 minutes, à l'aide du logiciel MobiAnalyst ;
un second temps de **vérification manuelle gare par gare**, le logiciel n'intégrant pas systématiquement dans ses données SIG l'ensemble des maillons d'itinéraires accessibles au piéton :

escalier, passerelle, franchissement des voies à niveau, passage souterrain, chemins informels ;
un troisième temps de **réédition des cartes par le logiciel, une fois intégrées les informations** issues de vérifications sur plan, photo satellite ou de la connaissance du terrain de l'équipe projet. Ces cartes ont ensuite été retraitées graphiquement.

Le vélo, une solution de rabattement de proximité

Aires d'accessibilité jusqu'à 20 minutes à vélo

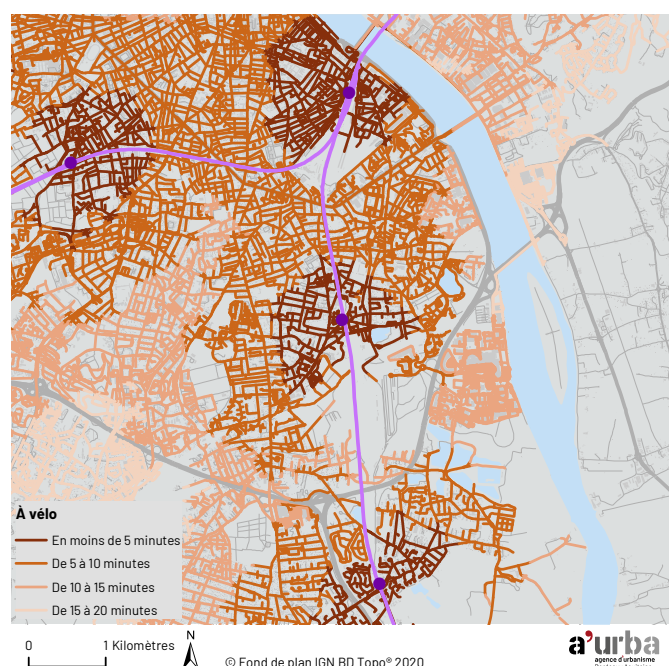
Ces cartes sont des cartes de potentiels de rayons captables, sous réserve de rendre ces périmètres réellement accessibles aux cyclistes par des aménagements adaptés : elles ont vocation à donner un ordre de grandeur des possibilités offertes à vélo si les cyclistes peuvent y circuler en toute sécurité. Ces cartes ne prennent pas non plus en compte les effets de rupture topographique, parfois très importante sur certains secteurs.

À la différence de la marche, **la plupart des aires de 20 minutes à vélo se recoupent**, que ce soit dans

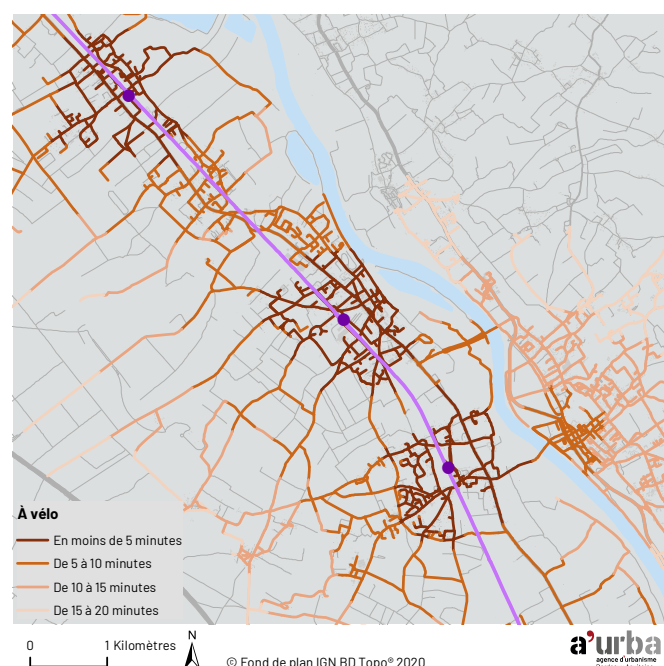
des zones très denses (exemple de la gare de Bègles, qui recoupe les aires de Bordeaux-Saint-Jean, La Médoquine et Villenave d'Ornon) ou dans des secteurs plus ruraux (exemple de Podensac, dont l'aire se recoupe avec Arbanats et Cérons). **Cette couverture montre le potentiel important du vélo pour des rabattements de proximité sur les gares.**

L'ensemble des 54 gares fait l'objet d'une cartographie de l'aire d'accessibilité à vélo, reprises au sein de l'annexe « Atlas des gares » de la présente étude.

Accessibilité à vélo aux gares du sud de la métropole (la Médoquine, Bordeaux-Saint-Jean, Bègles, Villenave d'Ornon)



Accessibilité à vélo aux gares de l'axe Garonne (Cérons, Podensac, Arbanats)



Méthode

Les aires d'accessibilité à vélo ont été établies selon la même méthode que les aires d'accessibilité à pied. Ont été intégrées manuellement les possibilités pour les cyclistes de franchir les voies ferrées ou d'emprunter certains passages (passerelle, souterrain) accessibles aux cyclistes.

L'atlas des gares rassemble, pour chacune des 54 gares du réseau :

- Une série de chiffres clés sur la gare et son environnement urbain : population, emploi, fréquentation de la gare.
- Une localisation par photo aérienne de la gare dans son contexte urbain.
- Des cartes représentant la répartition de la population et de l'emploi dans le quartier.
- Des cartes isochrones à pied et à vélo, permettant de visualiser la présence ou non d'effets de coupures urbaines autour de la gare, liées à l'infrastructure ferroviaire, aux infrastructures routières ou à la taille des îlots.
- Une carte des domanialités foncières du quartier.

Identification des aires d'attractivité des gares

Il n'existe pas de méthode type ou unique permettant d'identifier les aires d'attractivité ou « zones de chalandise » des gares. La proposition de carte identifiant les aires d'attractivité des gares résulte de l'addition de plusieurs paramètres.

Les temps de parcours « bruts » en rabattement sur les gares, notamment en voiture aux heures de pointe, ont servi de base à la création de cette carte. Cette aire a ensuite été redécoupée en introduisant :

- **La présence d'une offre en transports collectifs urbains ou interurbains performante, concurrente du train, existante ou en projet.**

- **L'absence de transports collectifs** a conduit à augmenter les aires d'attractivité de gares, notamment les gares terminus du réseau ferroviaire.

- **La différence de desserte ferroviaire** qui pourrait subsister a donné un avantage d'attractivité aux gares qui continueront de bénéficier de services TER semi-directs, en complément des services ferroviaires.

- **La concurrence de la voiture, ou l'absence d'avantage comparatif d'un rabattement en voiture sur le train** a également réduit l'aire d'accessibilité de 20 minutes en voiture.

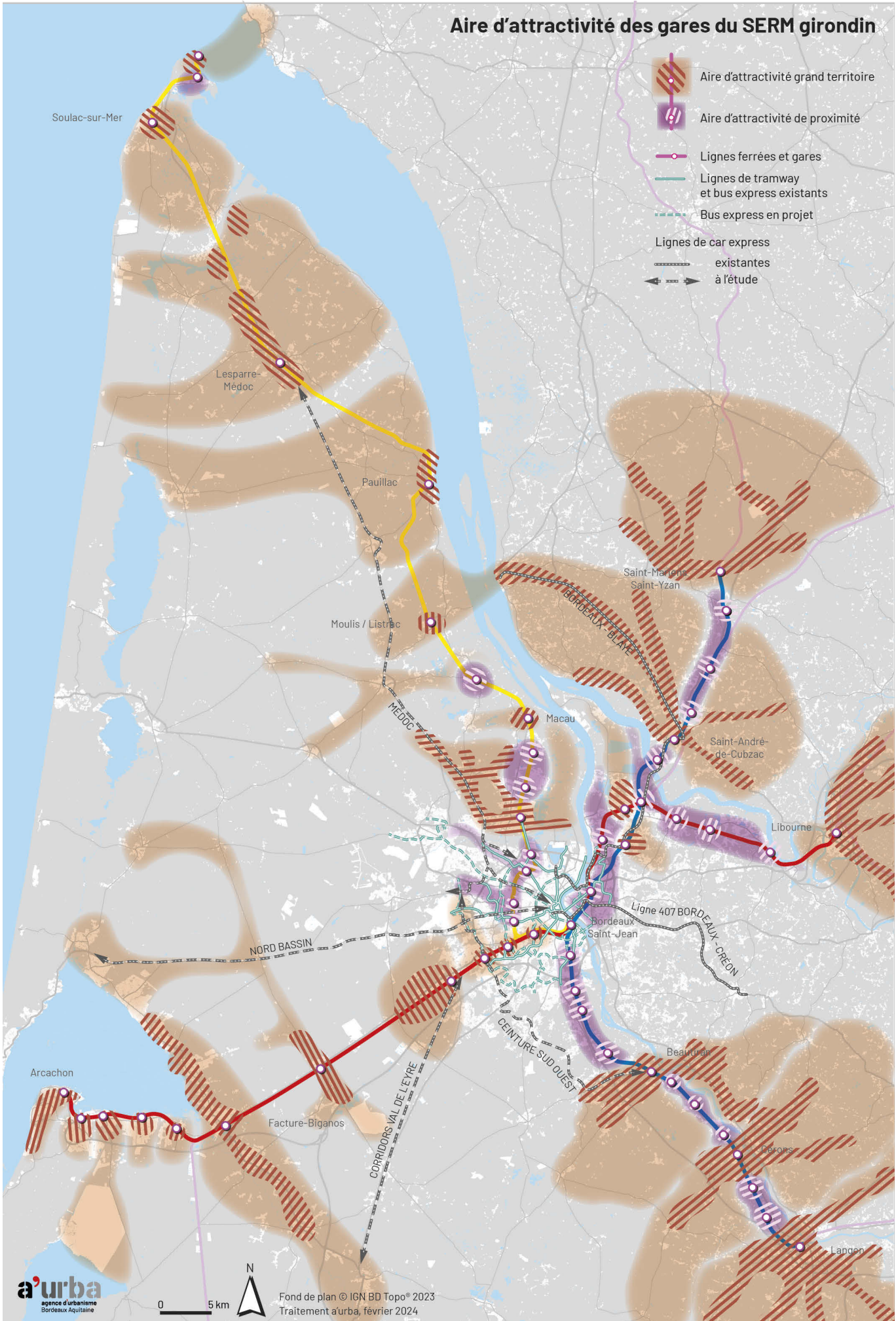
La densité urbaine, et l'important potentiel de l'accès à pied et à vélo voire en TC urbains, ainsi que la difficulté à se déplacer en voiture, ont conduit à privilégier une desserte de proximité, notamment pour des gares de la métropole.

Le maillage viaire influe sur la forme de ces aires de rabattement : le réseau routier très lâche de l'ouest du département et l'urbanisation resserrée autour de ces voies, génère des aires d'attractivité reprenant la forme du réseau routier (Facture-Biganos, Lesparre-Médoc) tandis que dans l'Entre-Deux Mers et la Haute-Gironde, les aires sont plus homogènes, à l'image du maillage de villages et hameaux de ces territoires.

Les ajustements suivants ont donc été intégrés à la carte :

- Les aires d'attractivité de certaines gares de la ligne du sud Médoc ont ainsi été réduites, pour intégrer la concurrence future du BHNS Saint-Aubin - Bordeaux et du prolongement de la ligne D du tram à Saint-Médard-en-Jalles. C'est le cas des gares de Blanquefort et de Bruges.
- Les aires des gares « terminus » de Saint-Mariens-Saint-Yzan, Libourne et Langon ont été étendues au-delà de leur aire de 20 minutes en voiture, pour intégrer l'effet d'attractivité de l'offre ferroviaire et le fait que les habitants des territoires situés au-delà pourraient faire le choix de se rabattre en voiture, en cars interurbains ou en trains TER depuis un plus long temps de trajet.
- L'offre ferroviaire plus importante que dans des gares voisines peut créer un effet de concurrence entre gares. Des aires plus importantes ont ainsi été intégrées pour Cérons, Beautiran, Saint-André-de-Cubzac, tandis que l'aire des gares voisines serait plus resserrée autour du seul territoire le plus proche.
- Dans l'Entre-deux Mers, plusieurs effets ont conduit à réduire fortement les aires d'attractivité des gares situées aux franges de ce territoire : la présence de la ligne de cars express de Créon, équipée à terme de parkings-relais plus capacitaires ; le faible gain en temps de parcours entre un rabattement sur une gare qui fait effectuer un détour sur son parcours en voiture ; le faible nombre de traversées de la Garonne pour rejoindre les gares situées en rive gauche de la vallée ; la congestion du trafic pour rejoindre certaines gares, qui peut conduire l'automobiliste à effectuer son parcours intégralement en voiture ou à se rabattre sur le réseau urbain de Bordeaux Métropole (aux stations Galin ou La Buttinière par exemple).
- Au sud du Bassin d'Arcachon, les aires d'attractivité des gares sont resserrées autour des zones urbanisées du Bassin car les zones urbaines situées plus au sud le sont à une distance bien plus importante qu'un temps d'accès en 20 minutes ne le permettrait.
- Les gares de Facture Biganos et Marcheprie constituent un cas particulier, compte tenu de la structure du territoire : la gare de Biganos rayonne potentiellement de Belin-Béliet à Taussat (Lanton) : en l'absence d'offres concurrentes de type cars express sur voies rapides, le rabattement en voiture sur le train est la solution la plus performante pour rejoindre la métropole. Tout à fait au nord du Bassin, depuis Lège, Arès et Andernos, il est préférable de se rabattre sur Marcheprie compte tenu de l'engorgement de la RD3.
- En Haute-Gironde, l'aire d'attractivité de la gare de Saint-André-de-Cubzac a été largement étendue au nord-ouest vers Blaye, soit bien au-delà de la limite de 20 minutes : le rabattement en voiture (ou en car express) sur la gare de Saint-André reste une alternative plus rapide que la voiture pour rejoindre la métropole bordelaise. En revanche, à l'est, l'aire d'attractivité des gares de ce territoire a été réduite pour tenir compte de l'aire d'influence de la gare de Libourne (elle-même réduite à l'ouest).
- Dans la métropole, notamment dans l'intra-rocade, la densité urbaine et la congestion du trafic automobile, ainsi que les objectifs de réduction de la part de la voiture, ont conduit à privilégier des aires d'attractivité de proximité (marche, vélo, TC urbains).

Aire d'attractivité des gares du SERM girondin



4 Une fréquentation des gares globalement en hausse

La fréquentation des gares a été analysée au regard des données disponibles en OpenData auprès de la SNCF, utilisables pour la période 2015-2022.

- Les gares accueillant le plus de voyageurs sont celles de Bordeaux Saint-Jean, Libourne, Pessac, Factice et Arcachon. Ce ne sont pas les gares ayant connu la plus forte progression de fréquentation en valeur relative depuis 2015, mais leurs évolutions de fréquentation en valeur relative ne sont pas négligeables.
- La gare ayant eu la plus forte évolution en pourcentage de sa fréquentation est celle de La Gorp, ce qui peut s'expliquer en partie par la livraison des travaux d'aménagements du pôle qui y ont eu lieu. La gare de Parempuyre qui a également bénéficié d'un réaménagement du pôle a connu une progression forte avec 80 % d'augmentation de sa fréquentation. Néanmoins, en valeur absolue, la fréquentation de ces gares demeure modeste.
- Globalement, les gares situées sur l'axe Cenon - Libourne ont connu une progression de leur fréquentation relativement importante malgré une desserte plus faible que la gare de Libourne.
- Les gares de l'axe Cenon - Saint-Mariens ont connu une progression globalement importante à l'exception de La Grave-d'Ambarès. Cette hausse peut s'expliquer par les renforts d'offre, conjugués à la dynamique démographique soutenue de ce territoire, et les difficultés rencontrées pour rejoindre la métropole bordelaise en voiture par l'autoroute A10.
- Les gares de l'axe Bègles - Langon ont connu une évolution plus hétérogène que sur les autres axes. En entrée de métropole, la fréquentation a légèrement diminué à l'exception de la gare de Bègles. Les autres gares de la ligne ont connu une hausse de leur fréquentation, à l'exception de Preignac et Barsac, qui ont connu la plus forte baisse de fréquentation en pourcentage de toutes les gares concernées par le projet de SERM girondin.
- Les gares de la ligne du Médoc ont toutes connu une hausse de leur fréquentation sauf la gare de Blanquefort. Une hypothèse pour expliquer cette baisse peut être la concurrence de la ligne C du tramway, mise en service en décembre 2016, qui a pu capter une partie des voyageurs. Rappelons que la ligne C permet à nouveau aux voyageurs de rejoindre le cœur d'agglomération : cette ligne de tramway réactive la desserte directe vers Ravezies, ancien terminus de la voie ferrée, tout en permettant un accès direct au centre-ville de Bordeaux, avec des fréquences plus élevées que le train malgré une vitesse plus faible.

Nombre annuel de voyageurs en 2023 Evolution du nombre de voyageurs entre 2015 et 2023



5 Des anticipations immobilières et foncières inégales sur les territoires

Une augmentation quasi-généralisée du prix médian autour des gares

La mobilisation des données Demandes de Valeurs Foncières (DVF¹) fournissant des indicateurs liés à la vente de biens immobiliers et fonciers permet d'apporter des éclairages sur **la qualification et la comparaison des quartiers de gare selon les dynamiques de marché immobilier recensées.**

Elles ont ici été mobilisées sous forme agglomérée au sein de chacun des « quartiers de gares », définis ici par une distance d'un kilomètre autour de la gare. Pour permettre une approche comparative sur les 54 gares, seule l'évolution du prix médian au m² des maisons entre 2010 et 2022 (dans le quartier de gare, à l'échelle communale, et à l'échelle de l'intercommunalité) a été retenue.

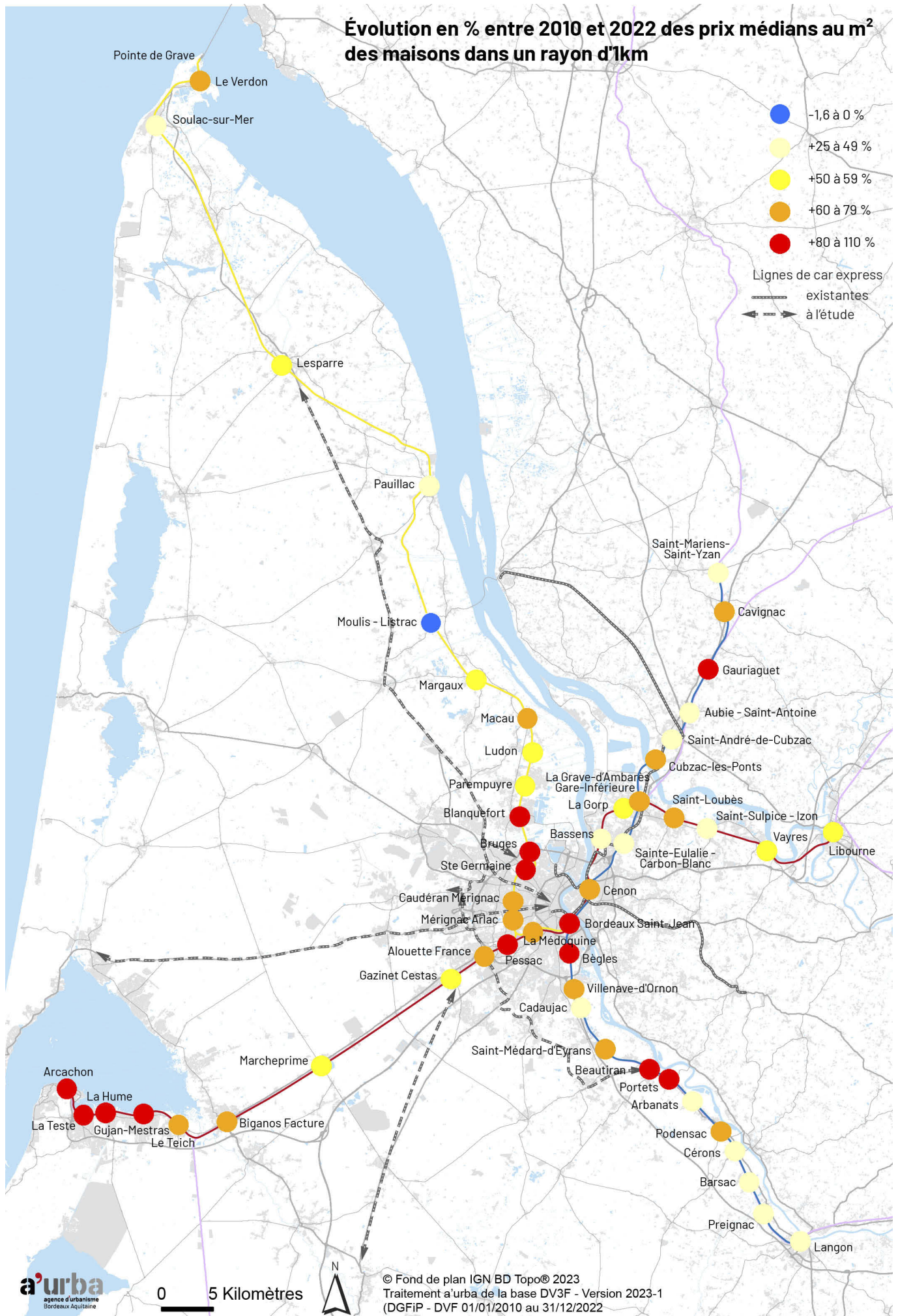
Cette analyse relève **une augmentation générale des prix médians autour des gares du réseau entre 2010 et 2022, avec certaines nuances.**

Sans surprise, **les plus fortes dynamiques d'augmentation des prix de cession des maisons dans les quartiers de gare ont été observées dans la métropole** (en particulier les gares Saint-Jean et Bègles mais également le chapelet de gares de la « ceinture métropolitaine » de la ligne du Médoc entre Pessac et Blanquefort), **autour du bassin d'Arcachon** et plus ponctuellement sur la ligne vers Langon à Bautiran et Portets, mais aussi à Gauriaguet sur la ligne vers Saint-Mariens.

Si les hausses de prix ont été relativement plus modestes ailleurs, seule la gare de Moulis-Listrac a connu une légère baisse de prix sur la période.

1. Recensement des transactions immobilières issues des actes notariés et des informations cadastrales, traitement a-urba de la base DVF-DGFIP, téléchargement mars 2024 pour données de 2010 à 2022

Évolution en % entre 2010 et 2022 des prix médians au m² des maisons dans un rayon d'1km

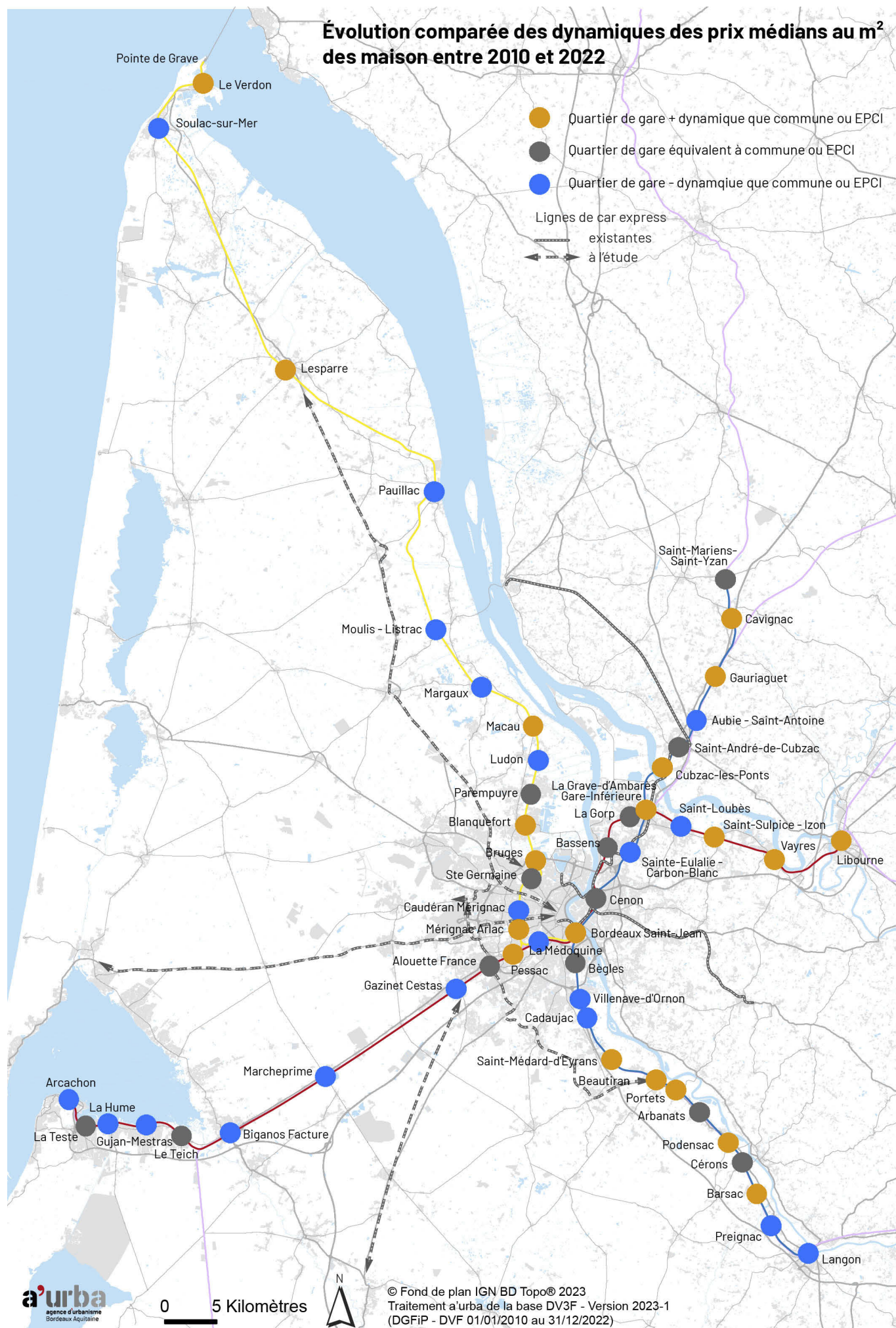


Des dynamiques foncières très hétérogènes

Une approche comparative entre quartiers de gare et territoire plus large permet d'esquisser trois grands types de dynamiques de marché (en se concentrant sur l'observation de l'évolution des prix des maisons vendues) :

- **Une vingtaine de quartiers de gare présentent une dynamique d'évolution des prix plus forte que la commune et/ou l'EPCI** (ex : Libourne, Bautiran, Lesparre), confirmant ainsi une attractivité et une demande immobilière plus intense en quartier de gare, la desserte pouvant être considérée comme une **aménité valorisée**.
- Treize quartiers de gares - présentant des évolutions de prix parmi les plus modestes mais pouvant atteindre +20 % entre 2010 et 2022 - connaissent **une dynamique d'évolution des prix équivalente à celle observée à plus large échelle**, pouvant être analysée soit comme le signe de **quartiers de gare peu valorisés** (ex. : Saint-Mariens-Saint-Yzan), soit au contraire comme des quartiers suivant **une dynamique plus générale et influant au-delà de leur seul périmètre** (ex. : La Teste, Alouette-France).
- Enfin, 20 quartiers de gare présentent **une dynamique de prix plus faible qu'à plus large échelle**. On peut supposer selon les cas qu'il peut s'agir de quartiers de gare **mal connectés au reste de la ville** (ex. : Moulis-Listrac) **et partiellement déclassés**, ou encore de situations locales pour lesquelles **d'autres types d'aménités sont davantage valorisées** (ex. : Arcachon, Soulac) par le marché immobilier. Le cas de Caudéran-Mérignac peut sembler surprenant du fait de sa localisation assez centrale dans la métropole. Cette gare, assez mal reliée au reste du quartier et présentant une fréquentation relativement confidentielle, ne semble pas, jusqu'à présent, constituer un élément de valorisation immobilière au même titre que la desserte en tramway sur d'autres quartiers voisins.

Évolution comparée des dynamiques des prix médians au m² des maison entre 2010 et 2022



6 Vers une typologie des gares du SERM girondin

Une typologie des gares par grandes vocations est proposée sur la carte ci-contre. Elle reprend des éléments relatifs aux aires d'attractivité (fonctions de rabattement), et les éléments issus d'une analyse multivariée (fonctions urbaines et critères de desserte) qui n'est pas reprise dans cette synthèse.

Le classement proposé croise des critères de rayonnement des gares, d'interconnexion des réseaux de transports, et de densité et d'urbanité de ces quartiers.

Cette typologie vise notamment à orienter et anticiper la programmation des aménagements d'intermodalité autour des gares, en fonction de ces vocations :

- **Gares urbaines d'interconnexion** : des gares principalement métropolitaines, situées en zone dense, où priment les fonctions d'intermodalité entre grands réseaux de transports urbains, interurbains et ferroviaires, ainsi qu'un rabattement de proximité à pied et à vélo.
- **Gares urbaines à grand rayonnement** : ces gares situées en ville dense cumulent des fonctions fortes de desserte piétonne et cyclable de proximité, avec un enjeu de rabattement en voiture et en transports collectifs depuis de vastes territoires. Il convient donc d'y interroger
- les capacités en stationnement (dimensionnement et évolutivité) et d'organisation des rabattements en bus et cars (localisation des arrêts, dimensionnement et aménagement de gare routière).
- **Gares urbaines à rayonnement plus local** : ces gares situées en zone urbaine dense sont principalement tournées vers l'accès à pied, à vélo et en bus urbains, et très marginalement proposent quelques fonctions de stationnement et de dépose-minute.
- **Gares périurbaines à grand rayonnement** : ces gares situées en secteur périurbain ou rural accueillent des fonctions de rabattement depuis un large territoire. Il convient d'y anticiper des fonctions de stationnement suffisamment dimensionnées, voire la desserte par des lignes de cars (express ou non) en rabattement, sans compromettre l'accès à pied et à vélo depuis les secteurs les plus proches.
- **Gares périurbaines à rayonnement plus local** : ces gares rayonnent principalement sur leur commune et des secteurs ruraux environnants. Elles ont vocation à accueillir du stationnement de rabattement de proximité, mais leur caractère rural ne doit pas faire oublier l'enjeu d'accès à pied et à vélo.

Quelques gares atypiques

Une série de «gares atypiques» présente des particularités qui ressortent des différentes analyses conduites dans cette étude :

- Bordeaux Saint-Jean, une gare « hors normes » à tous points de vue dans le réseau.
- Portets, pour sa dimension de «gare des deux rives» de la Garonne.
- Blanquefort, la seule gare rassemblant autant d'emplois que d'habitants dans son quartier.
- Cenon, la gare aux fonctions d'interconnexion les plus poussées.
- Pessac Alouette, qui pourrait à l'avenir jouer un rôle similaire à celui de Cenon, pour l'ouest de la métropole et du département.
- Caudéran-Mérignac, le quartier le plus peuplé mais une gare aujourd'hui sous-fréquentée.
- La Pointe de Grave et Moulis-Listrac, pour les connexions avec l'autre rive de l'estuaire de la Gironde.
- Aubie Saint-Antoine, un quartier de gare actif en territoire rural.
- Factice Biganos, dont les fonctions de polarité urbaine devraient se renforcer avec le déploiement du projet urbain autour de la gare.

Le SERM girondin, au service des stratégies territoriales

Le SERM girondin est un projet sur les rails depuis plusieurs années : diamétralisation du réseau en étoile autour de Bordeaux, renforcement du cadencement, création de lignes de cars express, réalisation d'un réseau cyclable de rabattement vers les gares, l'offre en transport collectif s'étoffe, se renforce, s'amplifie pour irriguer une grande partie des territoires girondins.

Le SERM, un réseau à mieux inscrire dans la mobilité des territoires girondins

Aujourd'hui, aucune gare n'est isolée ou à l'écart des zones urbanisées : 15 % des girondins vivent dans un quartier de gare, à moins d'un kilomètre ; dans un périmètre de 10 minutes à vélo, on retrouve près de 40 % des girondins, et 75 % d'entre eux vivent à moins de 20 minutes en voiture d'une gare.

Pour que le SERM joue pleinement son rôle, des actions permettant aux personnes de rejoindre facilement les gares doivent être déployées. La complémentarité train + vélo permettrait ainsi de desservir un quart des emplois du département, dont les principaux pôles ne sont pas situés à proximité piétonne d'une gare. Cela suppose le développement d'un réseau cyclable dense, lisible, sécurisé et continu, ainsi que des aménagements et la création de stationnements vélo sécurisés en gares. Maximiser le potentiel du SERM passera également par le développement d'une offre en stationnement suffisante pour capter une partie des trajets effectués intégralement en voiture, en promouvant des formes de stationnement plus économes en foncier que les parkings actuels, en particulier dans les gares jouant un rôle dans le rabattement sur de grands territoires.

Le SERM, un atout à saisir pour l'aménagement des territoires girondins

Depuis plus de 50 ans, les territoires se sont développés selon des aménagements correspondant aux possibilités offertes par l'automobile, de manière souvent peu dense et étalée. À l'heure du développement des offres en transport alternatives à la voiture, comment anticiper des politiques d'aménagement des territoires plus sobres et articulées avec des offres en transport performantes ?

En tant qu'outil de mobilité au service des territoires, le SERM doit venir appuyer et encourager des stratégies d'aménagement et d'urbanisme locales, territoriales et interterritoriales. Quelle est la teneur de ces stratégies, à quelles échelles se déclinent-elles ? Qui sont les acteurs et parties prenantes à associer à leur mise en œuvre ?

Plusieurs « signaux faibles » restent à déchiffrer de manière territorialisée, notamment la croissance inégale des prix de l'immobilier et les dynamiques foncières dans les quartiers de gares.

La question de l'anticipation dans les documents de planification demeure ouverte, tout comme la traduction de ces anticipations en actions opérationnelles concrètes. Enfin, se pose la question de l'ajustement des projets d'accueil des territoires girondins. Une analyse des capacités d'accueil en termes de foncier et de ressources est essentielle pour une juste articulation entre enjeux d'aménagement et enjeux de transport.

Si le SERM Girondin peut être, à l'avenir, au cœur des stratégies territoriales girondines, ces stratégies nécessitent encore d'être identifiées, et selon les cas, définies et accompagnées.

Suite de l'étude

À l'été 2024, l'a-urba organise des rencontres sur les territoires pour échanger avec les acteurs de l'urbanisme, de l'aménagement et du développement des territoires. Ces échanges visent à comprendre les stratégies qui ont déjà été anticipées ou celles à venir au regard de ce nouvel outil : stratégie d'accueil (enjeux démographiques et économiques), stratégies de maîtrise foncière et de limitation de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (enjeux autour de la transition écologique et environnementale), enjeux sociaux et sociétaux.