

Zoom # 3

L'intensité de la construction
dans les corridors des tramways de la
métropole bordelaise : un bilan nuancé

Analyse de la construction de logements de 2006 à 2019

ÉVOL'URB@IN

Un outil au service des stratégies d'aménagement
dans la métropole bordelaise

11 / 2022



SOMMAIRE

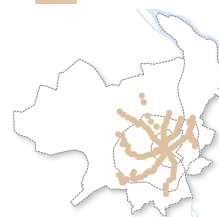
INTRODUCTION	
Les questions posées	p. 3
1 La méthode utilisée	p. 4
- Le suivi de la construction	p. 4
- Les définitions et les termes employés	p. 4
2 Le niveau de construction global dans les corridors de tramway	p. 6
- La répartition des logements collectifs - individuels	p. 8
- La répartition des logements dans les sites de projet et le diffus	p. 8
- Des nuances selon les territoires	p. 11
- Les constructions futures seront-elles mieux desservies par le tramway et le BHNS ?	p.12
3 Le niveau de construction par territoire	p.14
4 Les grands messages à retenir	p.25
5 Annexe : La méthode détaillée	
- La construction de la donnée et le suivi des permis de construire	p.27

CHIFFRES CLÉS DE LA CONSTRUCTION 2006-2019

Situation géographique	% hectares mobilisés	% nombre de logements autorisés	Densité log/ha
Hors corridors	79 %	60 %	44
Dans corridors	21 %	40 %	117



Hors corridors



Dans corridors

Situation	Nombre de logements autorisés	Répartition
Diffus	70 450	59 %
dont hors corridors	47 400	67 %
dont dans corridors	23 050	33 %
Sites de projet	49 500	41 %
dont hors corridors	24 100	49 %
dont dans corridors	25 400	51 %
TOTAL	119 950	100 %

INTRODUCTION

Les questions posées

De 1995 à 2016, la plupart des démarches et des grands documents d'urbanisme¹ de la métropole bordelaise ont convergé vers un principe fondateur : structurer le développement urbain autour des corridors de transport en commun en site propre.

Cette stratégie visait à la fois à favoriser le développement d'une ville de proximité et à réduire la place de l'automobile, ainsi qu'à rendre le cœur métropolitain plus attractif par le développement d'une offre d'habitat plus diversifiée.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de 2006 a de fait, constitué la première synthèse de ces objectifs au sein d'un document directement opposable aux tiers. Il précise le concept de ville de proximité. Il favorise un retour vers l'investissement public (en faveur de l'aménagement du tramway et de la recomposition des espaces urbains qui lui sont associés). Il optimise l'occupation de la construction dans un rayon de 500 mètres autour des stations de tram.

Pourtant, il est difficile de rompre entièrement avec le courant d'urbanisation périphérique entamé dans les années 1950.

Près de 30 ans après, quel bilan peut-on tirer des objectifs attendus ? Les projets publics de renouvellement urbain portent-ils leurs fruits et constituent-ils réellement un outil efficace en la matière ?

De fait, quelle a été la production de logements autour des axes de tramway et, à contrario, combien de logements récents ne sont pas desservis ? Quelles sont les densités constatées ?

Enfin, que reste-t-il à produire au regard de la programmation des sites de projet, au sein des corridors de tramway ?

Autant de questions auxquelles ce zoom#3 tente d'apporter des réponses.

Ce livret fait suite aux deux premiers zooms « L'évolution de la construction immobilière 2013- 2030 » et « Autorisations de construire et consommation foncière depuis 2006 » parus en 2019 et 2021.

¹Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires de 1996, Plan de déplacements urbains de 1999, Schéma directeur valant SCoT de 2000, PLUI de 2006, SCoT de 2014, PLU 3.1 de 2016 et les politiques publiques telles que : opérations ANRU, grands projets publics de renouvellement urbain, PLH et lancement de la démarche « 50.000 logements autour du tram.

1 - LA MÉTHODE UTILISÉE

Le suivi de la construction

Cette publication s'appuie sur le suivi de la construction de logements entre 2006 et 2019, qu'ils soient produits en sites de projets¹ ou dans le reste du territoire de Bordeaux Métropole², que l'on qualifiera de « diffus ».

Les définitions et les termes employés

La notion des « corridors de tramway »

L'aire d'attraction du tramway a été définie par un rayon de 500 mètres autour de chaque station. Nous parlerons de logements « desservis » quand ils se trouvent dans cette aire d'attraction et de logements « non desservis » quand ils sont à l'extérieur de ce périmètre.

Le réseau actuel de 71 km s'est progressivement constitué comme suit :

- 24 km étaient en fonctionnement fin 2005 ;
- 20 km supplémentaires ont été ouverts entre 2007 et 2008 (soit un total de 44 km) ;
- puis 27 km de plus ont été inaugurés entre 2014 et 2019 (soit un total de 71 km).

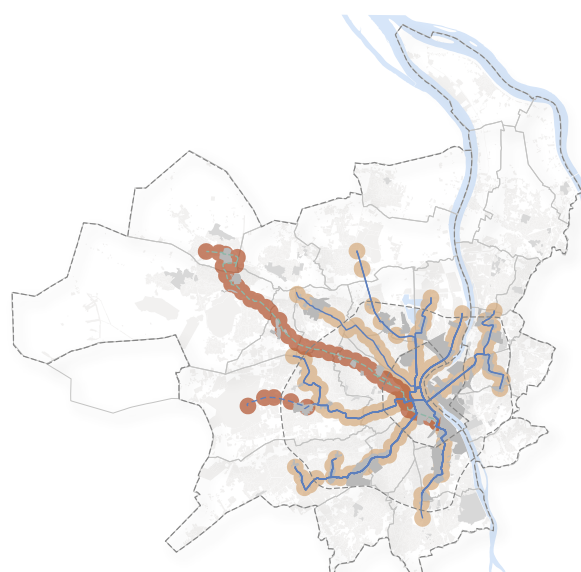
Concernant les analyses du reste à construire programmé dans les sites de projets, deux extensions prévues au réseau ont été ajoutées : la ligne A du tramway vers l'aéroport et le bus à haut niveau de service (BHNS) Bordeaux gare Saint-Jean / Saint-Aubin-de-Médoc.

La notion de « surface urbanisée »

La surface urbanisée a été définie à partir de l'OCS NAFU 2020 (Occupation du Sol des espaces Naturels, Agricoles, Forestiers et Urbains) de la région Nouvelle-Aquitaine.

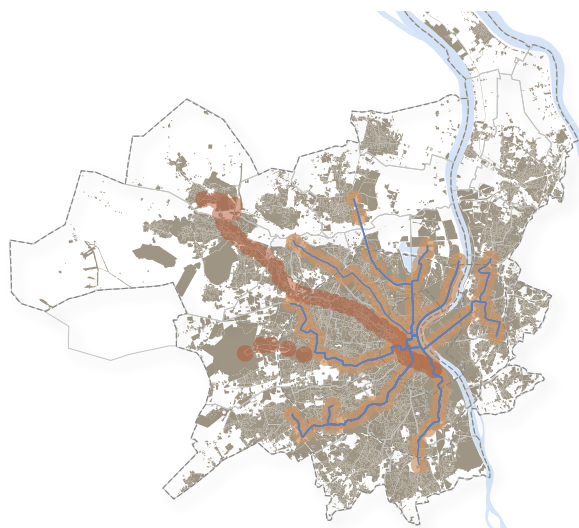
La métropole bordelaise, hors Martignas-sur-Jalles, s'étend sur 55 000 hectares dont 26 200 d'hectares urbanisés (48 %).

Les corridors des tramways couvrent une superficie de 6 064 ha dont 5 255 ha sont urbanisés. Ils couvrent donc 11 % de la surface totale et 20 % de la surface urbanisée.



Légende commune aux deux cartes

- Lignes Tram existantes
- - - Lignes Tram futures
- - - Ligne Bus Express future
- Corridors de 500 m de part et d'autre de l'axe des lignes de tramway
- Futurs corridors de 500 m
- Zone urbanisée
- Sites de projet impactés par un corridor
- Sites de projet hors corridors



1- Opérations de maîtrise d'ouvrage publique ou privée, bénéficiant d'une intervention directe ou indirecte de Bordeaux Métropole, avec un périmètre géographique défini.

2- Martignas-sur-Jalle, qui a intégré la métropole en juillet 2013, n'apparaît pas, faute d'information disponible pour les années précédant son adhésion.

La densité des nouveaux logements

La densité des nouveaux logements se définit comme le rapport entre le nombre de logements produits et la somme des surfaces parcellaires consommées. La surface parcellaire consommée, quant à elle, est l'ensemble de l'assiette du terrain du permis de construire.

La densité de l'habitat

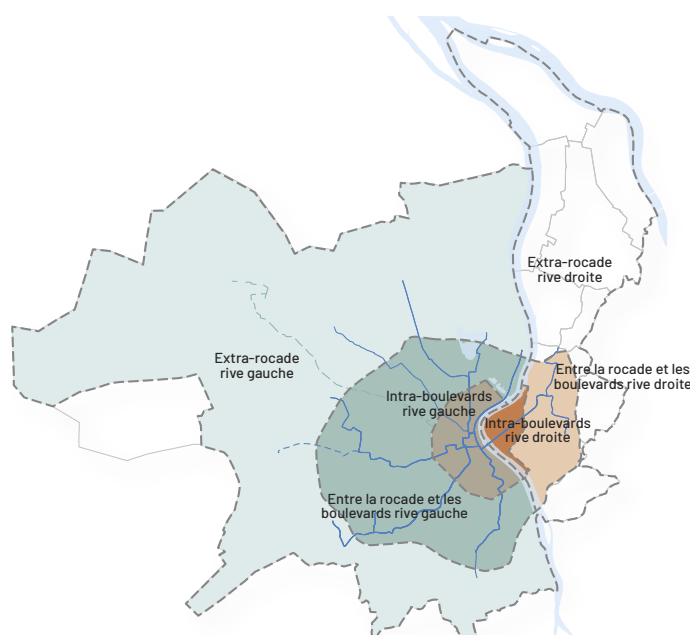
La densité est celle constituée à la fois par le nombre de logements préexistants et le nombre de nouveaux logements.

Elle est égale au rapport entre le nombre de logements achevés identifiés dans la base de données des fichiers fonciers du 01/01/2021 et la surface avec une occupation «habitat» en 2020 au sein de la base de l'OCS NAFU 2020 (Occupation du sol)¹. Cette densité est ensuite agrégée par carreaux de 200 m x 200 m.

Le découpage géographique adopté pour l'étude

L'analyse a été réalisée en distinguant six secteurs de la métropole dont la surface urbanisée, les dynamiques de construction, les contextes urbains et leur desserte en tramway sont très différents :

- La zone intra-boulevards rive gauche. Ce secteur est délimité par les Boulevards au sud et à l'ouest, la rue Lucien-Faure au nord et la Garonne à l'est ;
- La zone intra-boulevards rive droite. Cette zone est définie par la limite communale rive droite de Bordeaux ;
- La zone située entre la rocade et les boulevards, rive gauche ;
- La zone située entre la rocade et les boulevards, rive droite ;
- La zone extra-rocade rive gauche ;
- La zone extra-rocade rive droite. Ce secteur ne dispose que d'une seule station de tramway (La Gardette Bassens - Carbon Blanc). Des analyses sont donc considérées comme non pertinentes.



Surface urbanisée de Bordeaux Métropole par secteur

Secteur géographique	Surface du secteur	% surface totale	Surface buffer 500 m Tramway	% surface buffer tramway
Intra-boulevards rive gauche	1 410	5 %	953	18 %
Intra-boulevards rive droite	473	2 %	213	4 %
Zone entre la rocade et les boulevards rive gauche	7 386	28 %	2 605	50 %
Zone entre la rocade et les boulevards rive droite	1 408	5 %	596	11 %
Extra-rocade rive gauche	12 121	46 %	791	15 %
Extra-rocade rive droite	3 470	13 %	97	2 %
Ensemble métropole (hors Martignas)	26 268	100 %	5 255	100 %

¹ L'habitat est obtenu en cumulant les postes : tissu urbain dense, tissu urbain individuel groupé, tissu urbain dispersé, espace urbain individuel diffus et habitat collectif haut

2 - LE NIVEAU DE CONSTRUCTION GLOBAL DANS LES CORRIDORS DE TRAMWAY

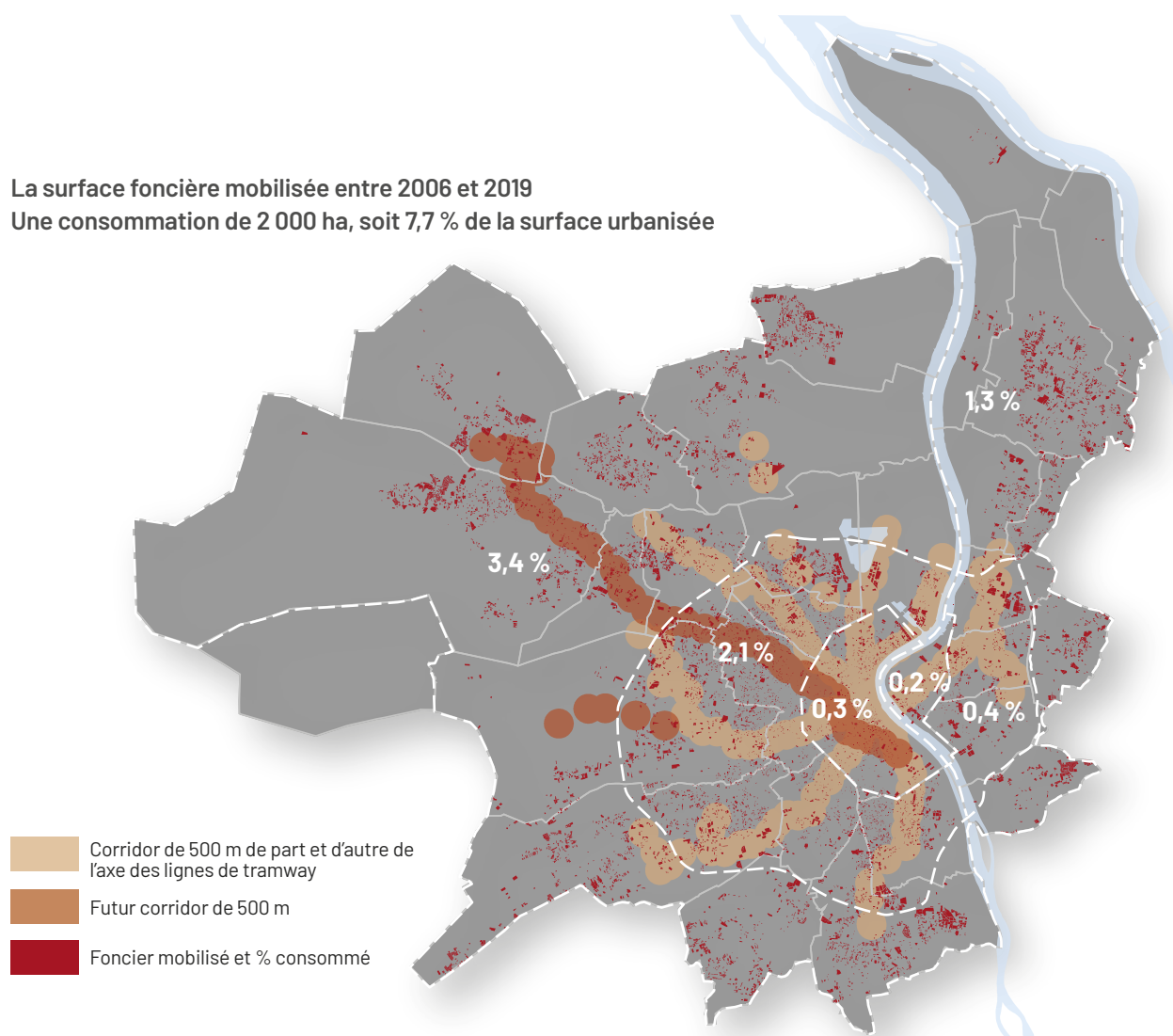
Entre 2006 et 2019, environ 120 000 logements ont été autorisés au sein de la métropole bordelaise, soit une moyenne de près de 8 600 logements par an.

Ces nouveaux logements représentent une consommation de 2 000 hectares, soit 7,7 % de la surface urbanisée de la métropole. 1 600 hectares ont été consommés en dehors des corridors de tramway contre 415 hectares au sein des corridors de tramway.

Exprimés en nombre de logements, ce sont six logements sur dix qui ont été produits depuis 2006 en dehors des corridors de tramway.

Cela signifie à l'inverse, que 40 % des logements produits depuis 2006 sont situés dans l'aire d'attraction des lignes de tramway (500 m de part et d'autre) alors que cette aire ne représente que 20 % de la surface urbanisée.

La surface foncière mobilisée entre 2006 et 2019
Une consommation de 2 000 ha, soit 7,7 % de la surface urbanisée

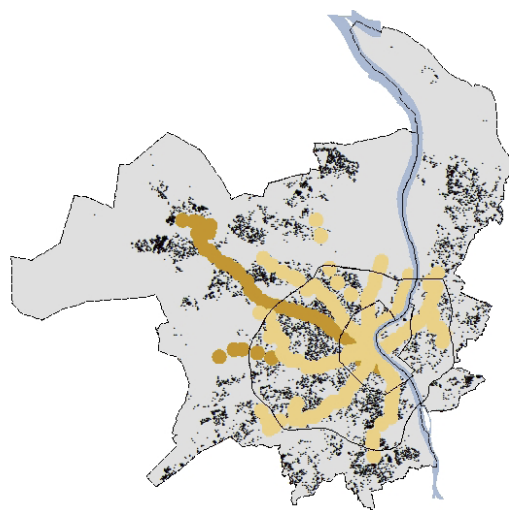


Ces chiffres montrent qu'il y a bien eu une cohérence dans l'articulation entre le déploiement du réseau de tramway et la mise en place d'une politique publique d'urbanisation favorisée à proximité de ces axes.

Néanmoins, dans l'absolu, 60 % des nouveaux logements ne sont pas desservis.

Nombre de logements autorisés – surface foncière mobilisée selon leur éloignement au tramway
Période 2006-2019

Situation géographique	Hectares mobilisés	% hectares mobilisés	Nombre logements autorisés	% nombre logements autorisés	Densité par hectare
Hors corridors	1 600	79 %	71 496	60 %	44
Dans corridors	400	21 %	48 451	40 %	117
Total général	2 000	100 %	119 947	100 %	59



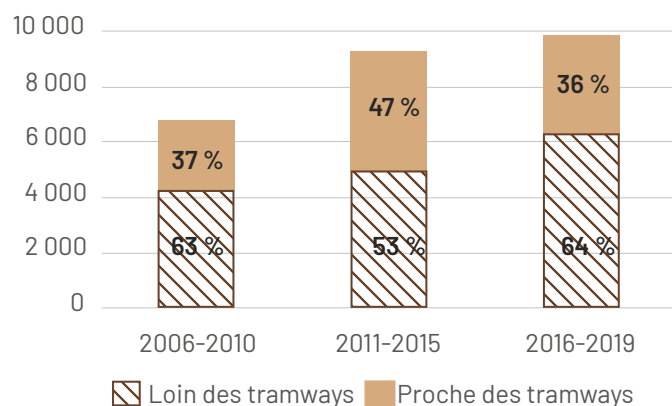
Logements autorisés entre 2006 et 2019 hors corridors

Entre 2006 et 2010, la part de logements construits proches des tramways s'établit à 37 % de la production totale.

Entre 2011 et 2015, elle s'établit à 47 %.

Entre 2006 et 2019 elle redescend à 36 %

Moyenne annuelle de logements autorisés selon leur éloignement au tramway



Exemple des opérations dans corridors tramway



Exemple des opérations hors corridors tramway



¹ A noter que la production de logements a depuis diminué. 7 200 logements auraient été autorisés en 2020 (source Sitadel 2) et 7 600 en 2021 (chiffre encore provisoire).

La répartition des logements collectifs - individuels

Davantage de logements collectifs au sein des corridors sur l'ensemble de la métropole bordelaise

Sur la totalité des logements autorisés, 80 % sont des logements collectifs et 20 % des logements individuels.

Sur les 80 % des logements collectifs, presque un logement sur deux est proche d'un tramway (46 %).

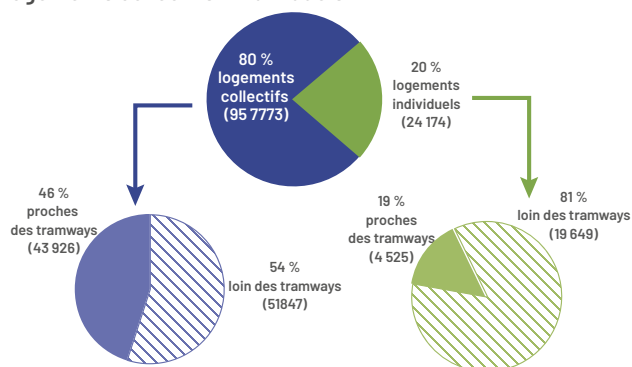
Concernant les 20 % de la production en logements individuels, 8 logements sur 10 sont construits loin d'un corridor de tramway.

Ainsi, la forte dynamique de construction de logements au sein des corridors est portée par une construction plus soutenue en logements collectifs ; d'où une densité deux fois et demie supérieure. Elle passe de 44 logements/ha hors corridors à 117 logements/ha à l'intérieur.

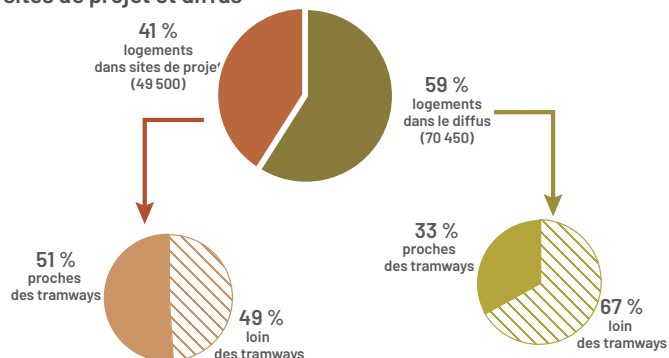
Sur la période, la consommation foncière est quatre fois plus importante loin des tramways pour produire seulement une fois et demie plus de logements qu'au sein des corridors.

Cela signifie également que dans l'absolu, 54 % des logements collectifs et 81 % des logements individuels construits sur la période, ne sont pas desservis par le tramway.

Répartition logements autorisés entre 2006 et 2019 logements collectifs - individuels



Répartition logements autorisés entre 2006 et 2019 sites de projet et diffus



La répartition des logements dans les sites de projet et le diffus

Des efforts à renforcer au sein des sites de projet

Les analyses à suivre distinguent la construction de logements selon qu'elle est réalisée au sein d'un site de projet ou dans le diffus. La réalisation en site de projet témoigne d'une intention publique, d'une volonté ou non des collectivités de privilégier la construction à proximité des axes stratégiques de transports.

Au total, sur la période, 70 465 logements soit 59 % des logements ont été construits dans le diffus et 41 % en sites de projet (soit 49 482).

Dans le diffus, sur les 70 465 logements, les deux tiers (67 %) se situent loin des tramways.

Dans les sites de projet, sur les 49 482 logements, la moitié (51 %) est proche des tramways. Cette répartition équivalente du nombre de logements produits en site de projet, entre ceux situés à l'intérieur ou à l'extérieur des corridors, témoigne toutefois d'une intensité de localisation des sites de projet dans les corridors, car il faut rappeler que la surface urbaine des corridors ne compte que pour 20 % de la surface urbaine totale de la métropole.

De manière générale, le nombre de logements collectifs est partout supérieur au nombre de logements individuels, en sites de projet comme dans le diffus, aussi bien hors corridors comme proche des tramways.

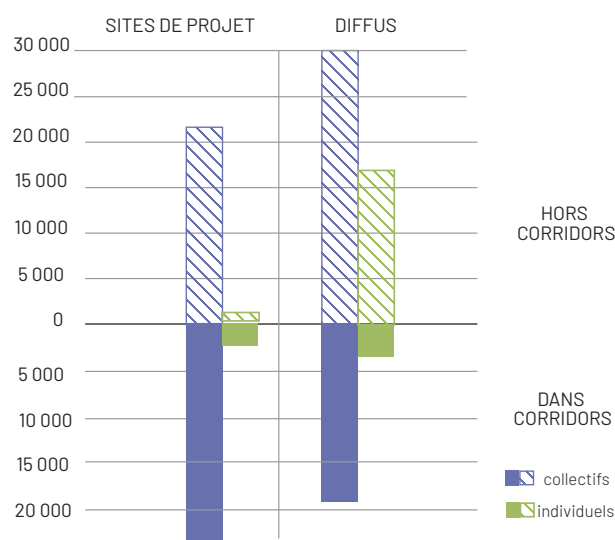
Ce n'est que dans le diffus hors corridors que la différence quantitative de logements entre collectifs et individuels est moindre. Ce relatif équilibre explique pourquoi dans ce territoire, la densité de logements est la plus basse avec 35 logements par hectare.

Nombre logements autorisés dans les sites de projet et le diffus selon leur éloignement du tramway et leur typologie Période 2006 et 2019

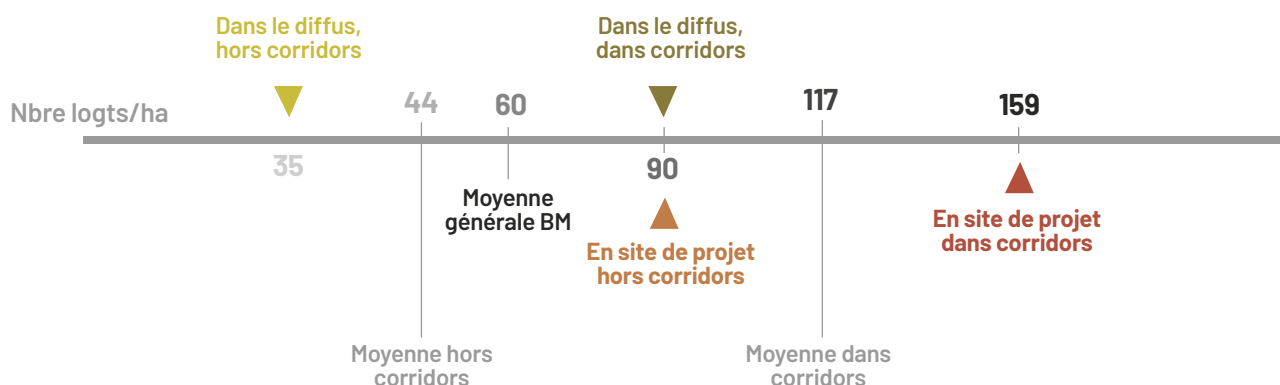
Situation géographique	Total général	CORRIDORS		HORS CORRIDORS	
		Collectifs	Individuels	Collectifs	Individuels
Diffus	70 465	19 471	3 578	30 295	17 121
sites de projet	49 482	24 455	947	21 552	2 528
Total général	119 947	43 926	4 525	51 847	19 649

La production importante de logements collectifs en site de projet se traduit directement en termes de densité. Ainsi, alors qu'en moyenne au sein de Bordeaux Métropole 60 logements sont construits par hectare, les sites de projet permettent de produire 115 logements/ha en moyenne : 90 logements/ha loin des tramways et 159 logements/ha dans les corridors.

Nombre de logements collectifs et individuels autorisés dans les sites de projet et le diffus



Densités des logements autorisés entre 2006 et 2019 en sites de projet et dans le diffus selon la proximité au tramway



À proximité des axes de tramway, la densité des logements dans les sites de projet (159 logements/ha) comme dans le diffus (90 logements/ha) est plus élevée que celle de la moyenne générale de Bordeaux Métropole (60 logements/ha). Les nouvelles dispositions réglementaires du PLU mais surtout les décisions d'engager l'aménagement des sites de projet à proximité des axes de tramways, ont joué en faveur de cette situation.

On constate néanmoins que la densité moyenne construite entre 2006 et 2019 dans les corridors et en sites de projet est inférieure aux densités constatées de certaines centralités historiques, ou de certaines nouvelles polarités : le centre historique de Bordeaux ou certaines opérations de renouvellement de centres bourgs ont en effet des densités supérieures à 300 logements par hectare.

La densité moyenne des constructions créées entre 2006 et 2019 situées en corridor est de 117 logements/ha, soit une densité équivalente à un faubourg bordelais ancien, ou à certaines opérations récentes de collectifs bas.

En revanche la moyenne des constructions nouvelles hors corridor (44 logements/ha) correspond à un tissu relativement peu dense de logements individuels groupés.

Les exemples ci-dessous permettent d'illustrer ces moyennes : 90 logements/ha correspond à un îlot de collectif bas, 159 logements/ha se situe en dessous d'une densité de collectifs denses. A l'inverse, 35 logements/ha se situe au niveau d'une densité d'individuel groupé.

Exemples de densités d'opérations récentes et de quartiers historiques



Source : «La qualité de vie densité, formes urbaines et usages ; concilier densité bâtie et densité végétale ?» a'urba, 04/2022 à paraître.

Des nuances selon les territoires

La construction en logements sur la période ne se fait pas uniformément sur la métropole.

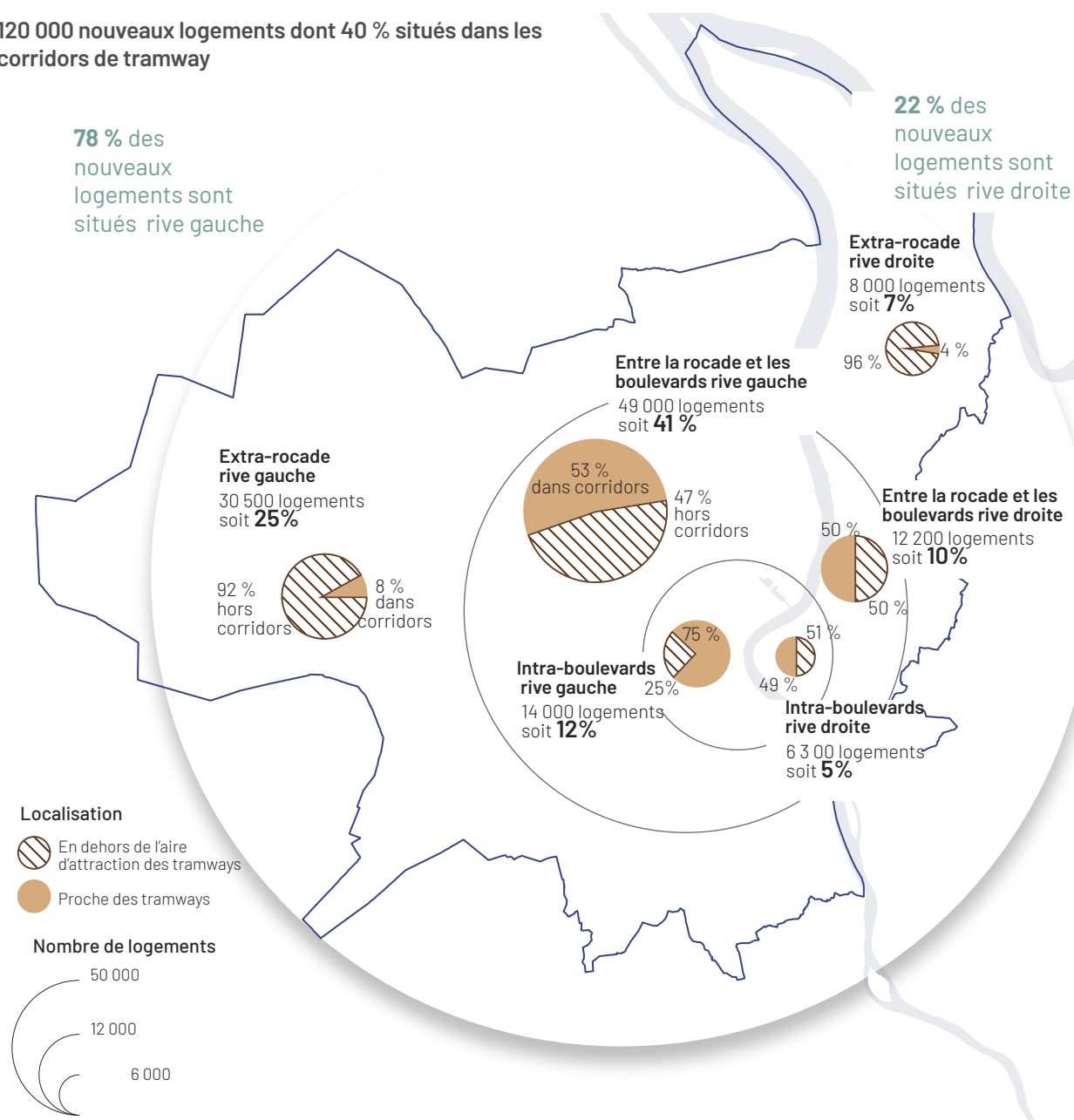
• 78 % des logements autorisés entre 2006 et 2019 sont situés rive gauche :

- 12 % à l'intérieur des boulevards,
- 41 % entre les boulevards et la rocade,
- 25 % en extra rocade.

• 22 % des logements sont situés rive droite :

- 5 % à l'intérieur des boulevards,
- 10 % entre les boulevards et la rocade,
- 7 % en extra-rocade.

120 000 nouveaux logements dont 40 % situés dans les corridors de tramway



120 000 nouveaux logements dont 40 % situés dans les corridors de tramway

Secteur géographique	Nombre de logements construits entre 2006 et 2019	Répartition	Nombre de logements construits dans les corridors de tramways	Part des logements construits dans les corridors	Part du corridor dans la surface urbanisée du secteur
Intra-boulevards rive gauche	13 960	12 %	10 490	75 %	71 %
Intra-boulevards rive droite	6 250	5 %	3 080	49 %	49 %
Zone entre la rocade et les boulevards rive gauche	48 960	41 %	26 090	53 %	36 %
Zone entre la rocade et les boulevards rive droite	12 210	10 %	6 140	50 %	40 %
Extra-rocade rive gauche	30 550	25 %	2 350	8 %	7 %
Extra-rocade rive droite	8 020	7 %	-	-	-
Ensemble métropole	119 950	100 %	48 450	40 %	21 %

Le contexte urbain, la densité, la desserte en transport et la disponibilité foncière sont très différents dans chacun de ces territoires. Aussi une analyse territoriale de la construction de logements est proposée dans la suite du document.

À l'image de la densité, la consommation foncière ne s'est pas faite uniformément sur la métropole. Elle s'est faite essentiellement en dehors des corridors : 1 600 hectares ont été consommés hors des corridors et 415 hectares proches d'un tramway.

- C'est entre les boulevards et la rocade rive gauche que l'effort de construction proche du tramway a été le plus intense. Dans ce secteur, 53 % des logements ont été construits proches du tramway, alors que les corridors n'y représentent que 35 % de la surface urbanisée.

De la même façon, rive droite, un logement sur deux a été produit dans les corridors de tramways alors que ces derniers ne représentent que 42 % de la surface urbanisée.

- **À contrario, on constate que les territoires extra-rocade totalisent un tiers des nouvelles constructions sur la métropole, dont seulement 8 % sont desservies par le tramway.**

Le secteur extra-rocade rive gauche concentre à lui seul 45 % de la surface consommée, soit 900 ha pour seulement 25 % des logements (soit 34 logts/ha). De même, le secteur extra rocade rive droite a consommé

345 ha soit 17 %, pour construire seulement 7 % des nouveaux logements (soit 23 logt/ha).

- **Les secteurs extra-rocade ne sont quasiment pas desservis par le tramway. Néanmoins ces secteurs supportent une part très importante de constructions nouvelles peu denses, ce qui entraîne une consommation d'espace particulièrement élevée.**

À l'inverse, dans les secteurs centraux, la consommation foncière pour la production de logements a été plus économe et optimisée. Avec respectivement 2 % et 4 % de la surface consommée, l'intra-boulevards rive droite et rive gauche ont permis de construire 5 % et 12 % des nouveaux logements, soit des densités de 190 à près de 200 logements/ha.

Les constructions futures seront-elles mieux desservies en tramway et en BHNS ?

57 450 logements restent à construire¹ dans les sites de projets actuellement programmés, soit pour les 8 ans à venir près d'une fois et demie ce qui a été produit en sites de projet pendant les 13 dernières années (49 450 logements ont été autorisés en sites de projet entre 2006 et 2019). L'intensification portera notamment sur l'intra-boulevards rive droite : alors que ce territoire concentrait seulement 8 % des constructions créées entre 2006 et 2019, 30 % des constructions futures y

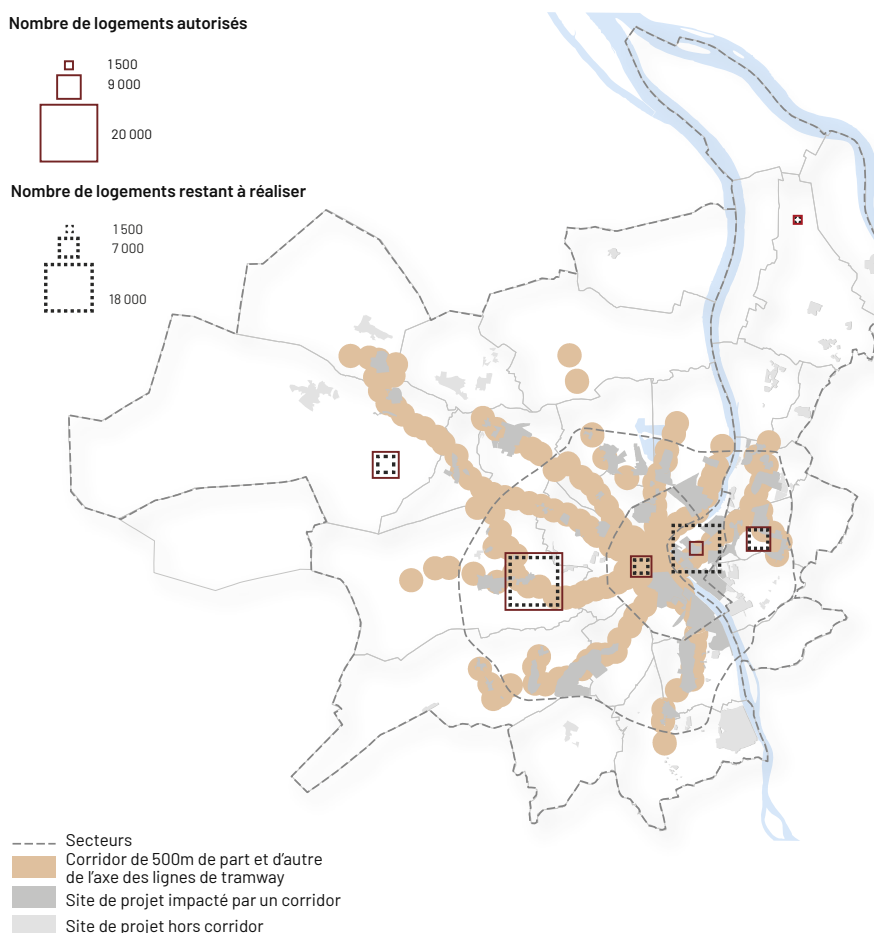
1 Données prévisionnelles issues de l'outil evol'urb@in, auxquelles ont été retranchés les permis de construire déjà autorisés mais non commencés, cf. Méthodologie

sont prévues, soit plus de 17 000 logements, atteignant ainsi la même prévision de projet que sur la zone entre rocade et boulevards rive gauche (18 000 logements prévus), zone 14 fois plus grande.

Malheureusement, le positionnement de la programmation à l'îlot des constructions futures au sein des périmètres des sites de projet n'est pas systématiquement connu. De nombreux sites de projet n'ont qu'une partie de leur territoire située en corridor. L'aménagement interne du site de projet, le positionnement des équipements, des locaux d'activités et des logements ne permettent donc pas d'estimer avec certitude la part des logements futurs qui seront bien desservis. L'estimation a été faite approximativement, « à dire d'experts ».

Selon nos estimations, seuls 45 % des futurs logements déjà programmés dans les sites de projet devraient être situés au sein des corridors de tramway. La proportion devrait être particulièrement faible extra-rocade, secteur qui reste peu desservi, même si de nouvelles lignes sont programmées. Mais, cette proportion devrait être également faible en intra-boulevards rive droite, où plusieurs sites de projet prévoient des logements hors corridors, notamment dans le site Garonne Eiffel.

Nombre de logements autorisés en site de projet et ce qui reste à réaliser



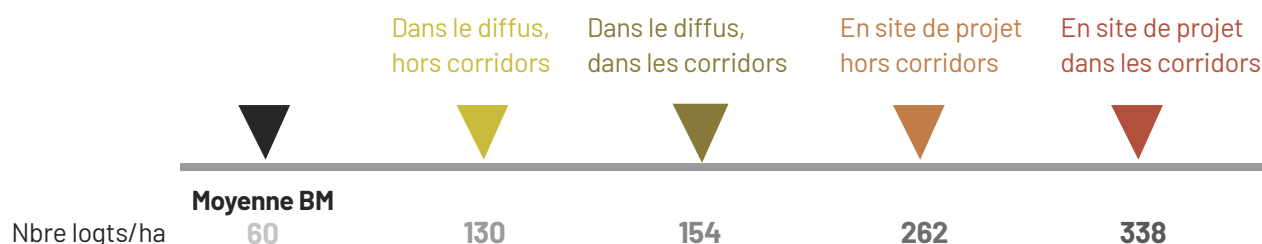
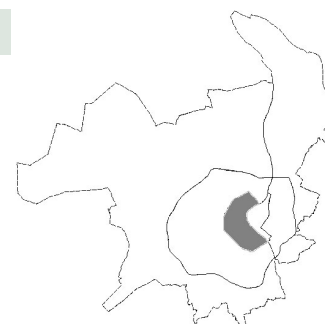
Secteur géographique	Nb de logements autorisés en site de projet entre 2006 et 2019	dont proches TRAM	Reste à construire (2030 et plus)	Estimation approximative de la part en corridor
Intra-boulevards rive gauche	7 050	66 %	6 200	75 %
Intra-boulevards rive droite	4 050	39 %	17 400	35 %
Zone entre la rocade et les boulevards rive gauche	20 000	72 %	18 000	50 %
Zone entre la rocade et les boulevards rive droite	7 800	44 %	7 450	50 %
Extra-rocade rive gauche	8 900	13 %	6 900	30 %
Extra-rocade rive droite	1 650	0 %	1 500	15 %
Total général	49 450	51 %	57 450	45 %

3 - LE NIVEAU DE LA CONSTRUCTION PAR TERRITOIRE

Intra-boulevards rive gauche

Chiffres clés secteur intra-boulevards rive gauche

Nombre de logements autorisés entre 2006 et 2019	14 000 logements
Part au sein de la production totale de Bordeaux Métropole	12 %
Part de la surface urbanisée du secteur couverte par les corridors tramway	71 %
Part de la construction de logements au sein des corridors	75 %
Part de la production de logements dans le diffus	50 %
Part de la production de logements dans les sites de projet	50 %
Nombre de logements restant à autoriser en sites de projet	7 800 logements



Près de 14 000 logements ont été construits dans le secteur intra-boulevards rive gauche entre 2006 et 2019. Cela représente 12 % de la construction métropolitaine, alors que la surface urbanisée du secteur ne représente que 5 % de la surface urbanisée de la métropole.

La densité de construction est la plus élevée de la métropole avec 197 logements/ha et 1,8 m² de surface de plancher créée pour chaque m² consommé. À titre de comparaison le cœur historique de Bordeaux a une densité de l'ordre de 300 logements/ha (cf. frise p.10). C'est en effet une des zones où la part de logements collectifs est la plus importante : 94 % contre seulement 6 % de logements individuels.

Ce secteur est particulièrement bien desservi : les corridors de tramways couvrent, en effet, 68 % de la surface urbanisée.

- 75 % des logements autorisés durant la période observée sont situés à moins de 500 mètres d'une station de tramway.

- 84 % des logements développés dans le diffus sont proches du tramway, contre 66 % pour les logements produits par les sites de projet. La densité est élevée à la fois dans et hors corridors (respectivement 189 et 224 logements à l'hectare).

Les sites de projets ont produit plus de 9 200 logements depuis 2006, aux deux tiers proches des tramways et prévoient d'en construire 7 800, tous situés dans les corridors du tramway.

Dans cette zone, deux sites de projets sont notables :

- Avec près de 3 400 logements autorisés, soit 24 % de la construction de la zone, le site de

projet **Saint-Jean Belcier** est de loin le plus important du secteur.

Ces logements sont tous collectifs et ont été pour l'essentiel autorisés entre 2014 et 2019. Le site de projet est largement couvert par les corridors des lignes C/D, cependant, plus de 1 600 nouveaux logements sont situés hors corridor.

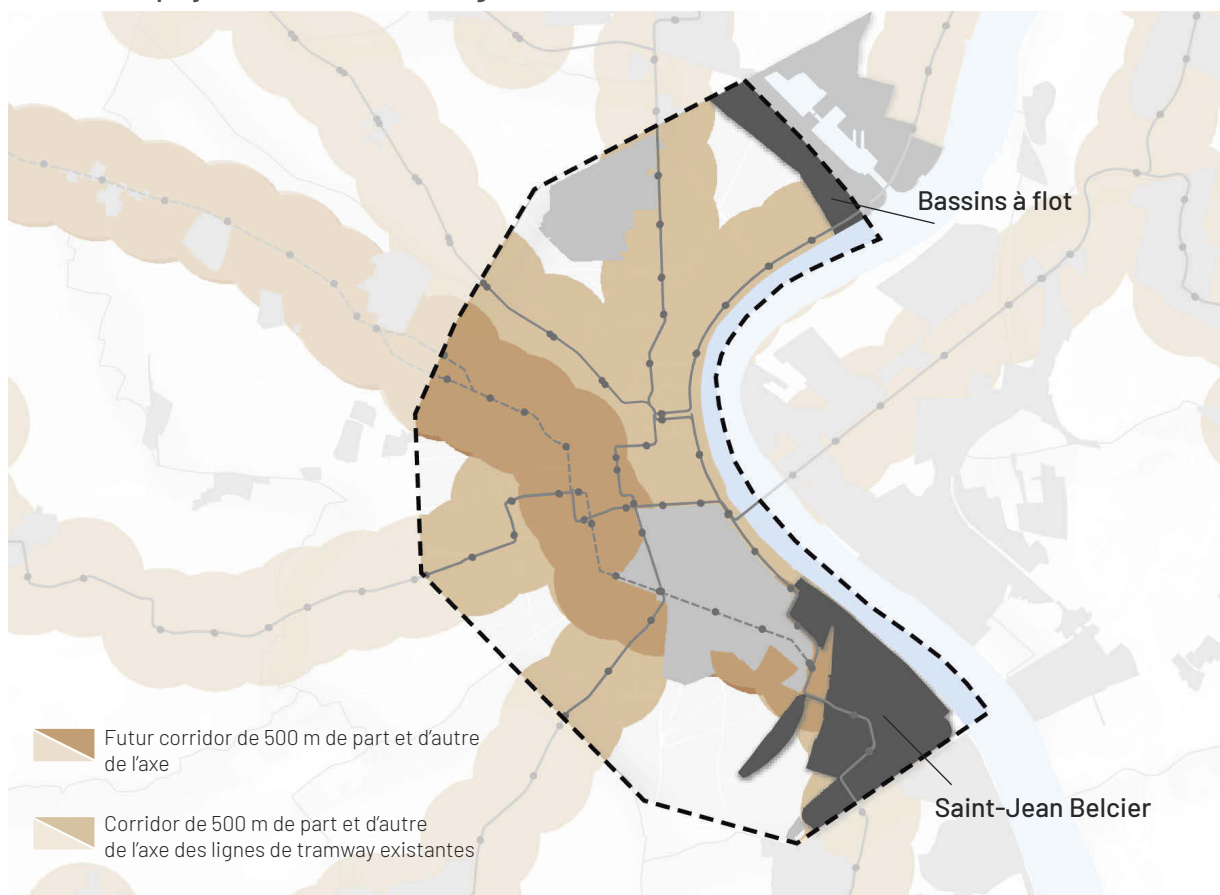
Ce projet va encore énormément évoluer puisqu'au regard de la programmation, près de 5 800 logements doivent encore faire l'objet d'un dépôt de permis de construire¹.

- **Bassins à flot** est partiellement dans le corridor de la ligne A. Il est situé à cheval entre la zone intra-boulevards et le secteur entre les boulevards et la rocade. Plus de 5 700 logements ont été autorisés pour l'essentiel entre 2011 et 2017, quasi intégralement collectifs. Parmi les logements terminés, 56 % sont intra-boulevards et 44 % sont situés au-delà de la rue Lucien Faure et 81 % sont situés en corridor. Seulement 400 logements environ restent à produire.

Dans cette zone, du fait de la large couverture du réseau de tramway et de la notion toute relative d'éloignement des zones hors corridors, il est difficile d'établir des conclusions sur l'organisation de la production de logements.

La densification peut être considérée comme étant prioritaire partout.

Les sites de projet intra-boulevards rive gauche

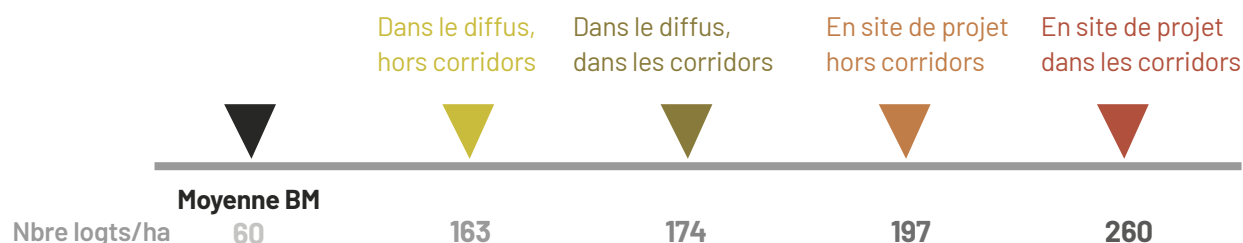
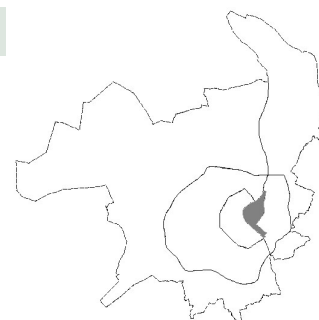


1- Données prévisionnelles issues de l'outil Évol'urb@in, auxquelles ont été retranchés les permis de construire déjà autorisés mais non commencés, cf. Méthodologie.

Intra-boulevards rive droite

Chiffres clés secteur intra-boulevards rive droite

Nombre de logements autorisés entre 2006 et 2019	6 250 logements
Part au sein de la production totale de Bordeaux Métropole	5 %
Part de la surface urbanisée du secteur couverte par les corridors tramway	49 %
Part de la construction de logements au sein des corridors	49 %
Part de la production de logements dans le diffus	35 %
Part de la production de logements dans les sites de projet	65 %
Nombre de logements restant à autoriser en sites de projet	17 400 logements



Un peu plus de 6 250 logements ont été construits dans le secteur intra-boulevards rive droite entre 2006 et 2019. Cela représente 5 % de la construction métropolitaine, alors que la surface urbanisée du secteur ne représente que 2 % de la surface urbanisée de la métropole.

Malgré la part de logements collectifs la plus importante de la métropole (97 % des nouveaux logements), la densité de construction est légèrement moins importante qu'intra-boulevards rive-gauche. Elle s'élève néanmoins à 187 logements/ha (densité équivalente à un tissu de collectif intermédiaire, cf. frise p.10) ; 1,4 m² de surface de plancher est créée pour chaque m² consommé.

Les corridors de tramways couvrent 49 % de la surface urbanisée, le secteur est bien desservi, mais beaucoup moins dense que le secteur intra-boulevards rive gauche.

- 49 % des logements produits sur la période observée sont situés à moins de 500 mètres d'une station de tramway. Les corridors couvrant près de la moitié de la superficie du secteur, il n'y a donc pas eu d'intensification urbaine particulière autour de l'axe du tramway.

- 68 % des logements développés dans le diffus sont proches du tramway, contre 39 % pour les logements produits au sein des sites de projet.

Ces derniers sont donc construits majoritairement loin du tramway. Il est vrai que dans cette zone, il dessert un tissu déjà constitué. Les sites de projet sont donc situés un peu en retrait du corridor du tram A.

Le développement de la desserte dans ce secteur se justifie donc pleinement d'autant que la construction de logements va encore très fortement évoluer. Le reste à produire y est en effet très important : plus de 17 400 logements sont prévus tandis que les sites de projet n'en ont développé qu'à peine plus de 4 000 depuis 2006¹.

Dans cette zone, quatre sites de projet sont notables :

- Le site de projet **Garonne Eiffel** n'est situé qu'en partie dans l'intra-boulevards rive droite, mais la partie extra-boulevards n'a pour l'instant quasiment pas fait l'objet de permis de construire. Depuis 2016, 1 640 logements ont été autorisés sur ce site, soit un quart des nouveaux logements du

¹ Données prévisionnelles issues de l'outil Évol@urb@in, auxquelles ont été retranchés les permis de construire déjà autorisés mais non commencés, cf. Méthodologie.

secteur. Parmi les logements terminés ou en cours de construction, seuls 20 % sont situés dans un corridor de tramway. Près de 10 000 logements y restent à produire.

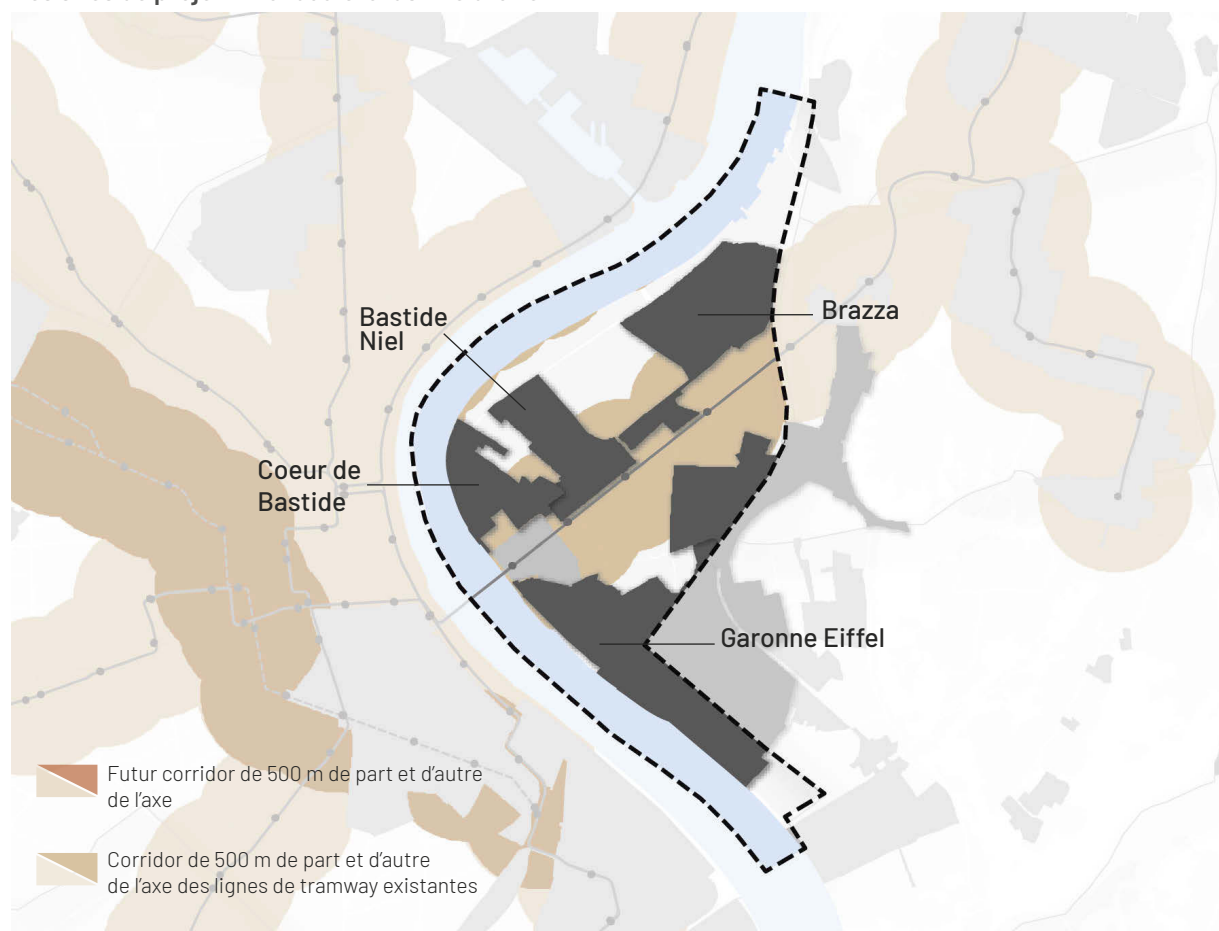
- Avec 20 % des logements autorisés du secteur, **Brazza** est le deuxième site de projet le plus important, près de 1 300 logements ont été autorisés, depuis 2017. Parmi les permis dont les travaux ont commencé, aucun n'est situé dans le corridor du tramway. Le projet prévoit encore 3 600 logements à produire.

- Près de 800 logements ont été autorisés au sein des sites de projet **Coeur de Bastide et Bastide Niel**.

Le projet Bastide est terminé mais le site Bastide Niel prévoit encore près de 3 000 logements.

Dans les dix années à venir, le développement des axes de transports collectifs prévu par Bordeaux Métropole va largement traverser les grands sites de projet en cours de réalisation, rendant le niveau d'urbanisation proche de ces axes beaucoup plus élevé qu'actuellement.

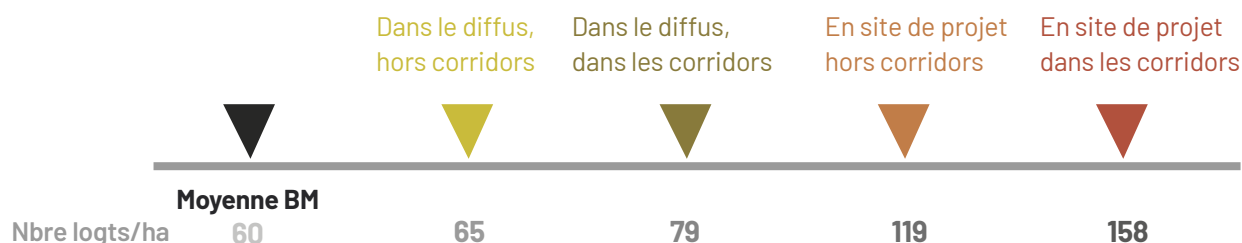
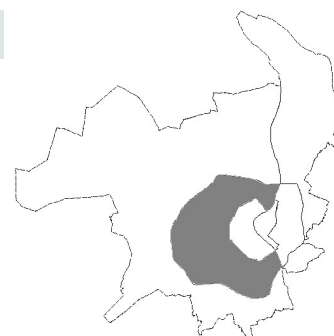
Les sites de projet intra-boulevards rive droite



Secteur entre la rocade et les boulevards rive gauche

Chiffres clés secteur entre la rocade et les boulevards rive gauche

Nombre de logements autorisés entre 2006 et 2019	49 000 logements
Part au sein de la production totale de Bordeaux Métropole	41 %
Part de la surface urbanisée du secteur couverte par les corridors tramway	36 %
Part de la construction de logements au sein des corridors	53 %
Part de la production de logements dans le diffus	59 %
Part de la production de logements dans les sites de projet	41 %
Nombre de logements restant à autoriser en sites de projet	18 000 logements



Cette zone concentre à elle seule 41 % de la construction depuis 2006, soit un peu moins de 49 000 logements, alors que la surface urbanisée du secteur ne représente que 28 % de la surface urbanisée de la métropole.

La part de logements collectifs autorisés est de 85 %, contre 15 % de logements individuels. La densité de construction est de 89 logements/ha (densité équivalente à un tissu de collectif bas, cf. frise p.10) et 0,7 m² de surface de plancher est créée pour chaque m² consommé.

Ce secteur est relativement bien desservi : les corridors de tramways couvrent 36 % de la surface urbanisée. Or ils concentrent 53 % des nouveaux logements. **Il s'agit donc de la zone où l'intensité de construction dans les corridors au regard de leur surface est la plus importante.**

Contrairement aux zones intra-boulevards, cet « effort » est particulièrement porté par les sites de projet. En effet, 40 % des logements développés dans le diffus sont proches du tramway, contre 72 % pour les logements produits au sein des sites de projet.

Les sites de projet ont développé plus de 20 000 logements depuis 2006, avec 72 % proches des tramways et prévoient encore d'en construire plus de 18 000¹ dont la moitié en corridor².

Dans cette zone, plusieurs sites de projet au sein des corridors de tramway sont notables :

- Avec près de 3 700 logements autorisés (soit 7,5 % des nouveaux logements du secteur), le site de projet le plus important de ce secteur en termes de volume de logements est celui des **Bassins à flot**, déjà décrit dans la partie Intra-boulevards rive gauche (cf. p 15).
- Le site de projet **Berge du lac-Ginko** est intégralement dans le corridor de la ligne C, sur une portion ouverte en 2008. Il a généré plus de 2 800 nouveaux logements entre 2009 et 2019. Environ 150 logements restent à construire.
- Le projet **Ausone** à Bruges, le long de la ligne C, dont cette portion a été livrée en 2016, a autorisé 1 400 logements principalement entre 2011 et 2015. 85 % des logements sont situés dans le corridor. 11 % sont des logements individuels.

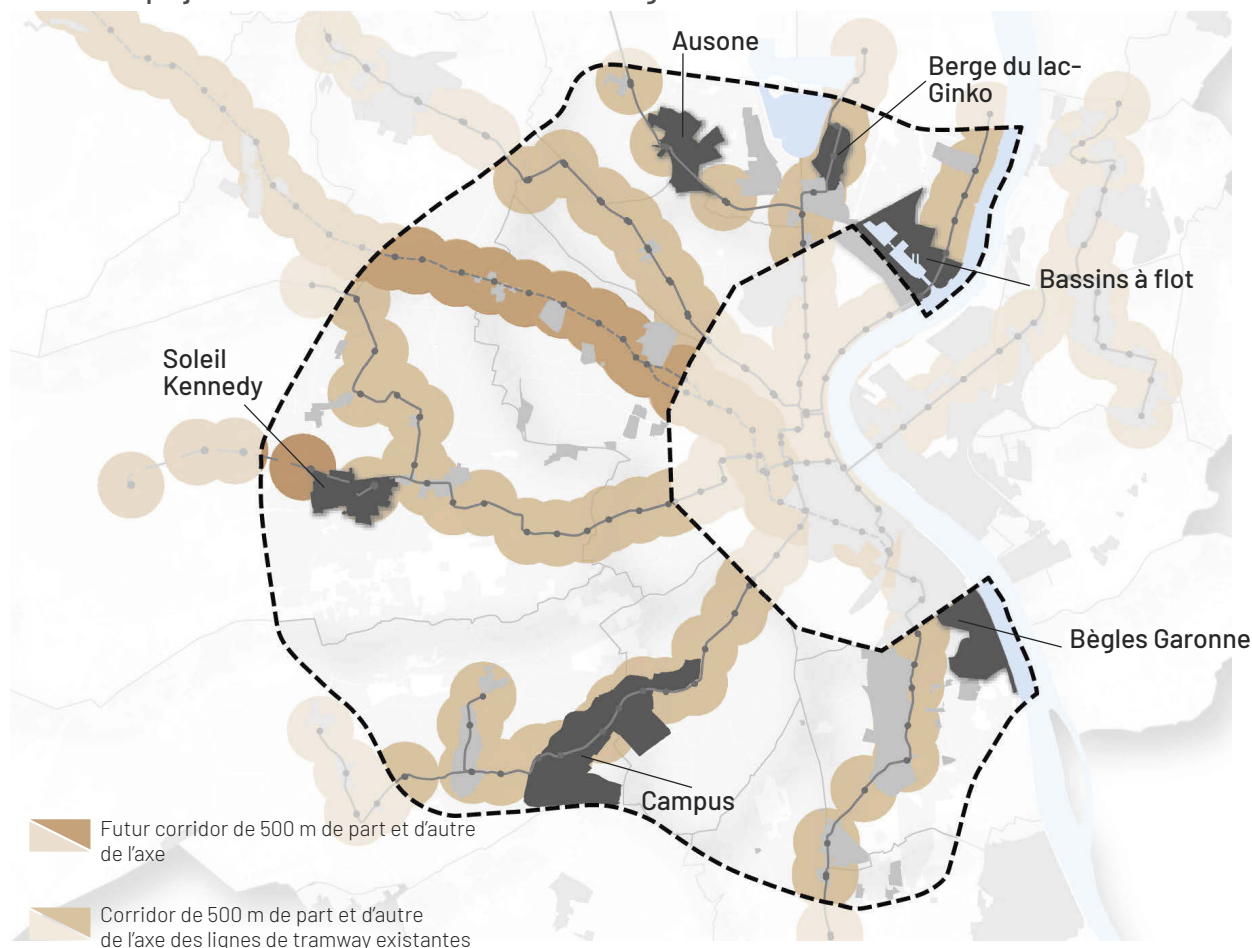
¹ Données prévisionnelles issues de l'outil evol'urb@in, auxquelles ont été retranchés les permis de construire déjà autorisés mais non commencés, cf. Méthodologie

² Ces prévisions tiennent compte des deux grandes extensions prévues du réseau : la ligne A du tramway vers l'aéroport et le BHNS St Aubin

- Le projet prévoit encore près de 1 100 logements à construire.
- Le site de projet **Campus** est situé en grande partie dans le corridor de la ligne B entre les stations Peixotto et Unitec, sur un tronçon ouvert dès 2004. Ce site a autorisé depuis 2006, un peu plus de 2 400 logements. Les logements sont tous collectifs. 87 % sont dans le corridor du tramway. Le projet prévoit encore près de 2 500 logements à produire.
- Le site de projet **Soleil Kennedy à Mérignac** situé sur l'extension de la ligne A prévue vers l'aéroport a autorisé près de 700 logements. Le projet prévoit près de 2 000 logements supplémentaires.
- Le site de projet **Bègles Garonne** est également notable mais ne figure que partiellement en corridor. Il s'agit en effet d'une opération prévoyant plus de 7 000 logements (aucun n'est encore autorisé).

Entre la rocade et les boulevards rive gauche, l'effort particulier de localiser et d'engager des sites de projet à proximité des axes de tramway est une réussite comme en témoigne le volume de logements produits à proximité de ces axes. Toutefois, pour poursuivre cette tendance, il reste sans doute à définir une ambition en termes de nouveaux sites de projet autour des extensions à venir du réseau de transports collectifs, à la fois autour de la ceinture des boulevards en cours de constitution, à partir de la voie ferroviaire de ceinture et le long de l'axe du bus à haut niveau de service.

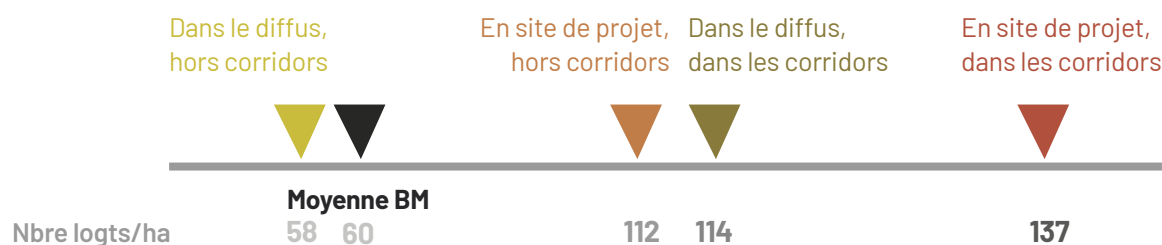
Les sites de projet entre la rocade et les boulevards rive gauche



Secteur entre la rocade et les boulevards rive droite

Chiffres clés secteur entre la rocade et les boulevards rive droite

Nombre de logements autorisés entre 2006 et 2019	12 200 logements
Part au sein de la production totale de Bordeaux Métropole	12 %
Part de la surface urbanisée du secteur couverte par les corridors tramway	71 %
Part de la construction de logements au sein des corridors	75 %
Part de la production de logements dans le diffus	50 %
Part de la production de logements dans les sites de projet	50 %
Nombre de logements restant à autoriser en sites de projet	7 500 logements



Cette zone concentre 10 % de la construction de logements de la métropole depuis 2006, soit un peu plus de 12 200 logements, pour 6 % de la surface urbanisée.

La part de logements collectifs construits est de 87 %, contre 13 % de logements individuels. La densité de construction est de 104 logements/ha (densité équivalente à un tissu de collectif bas, cf. frise p.10) et 0,7 m² de surface de plancher est créée pour chaque m² consommé.

Ce secteur est relativement bien desservi : les corridors de tramways couvrent 40 % de sa surface urbanisée. Un nouveau logement sur deux y est construit. C'est un petit peu moins que rive gauche alors que la surface desservie est légèrement plus importante.

En revanche, contrairement à la rive gauche, la construction au sein des corridors est avant tout tirée par la construction dans le diffus et non par les sites de projet. En effet, 61 % des logements

développés dans le diffus sont proches du tramway, contre 44 % des logements en sites de projet.

Les sites de projet ont produit plus de 7 800 logements depuis 2006, avec 44 % proches des tramways et prévoient d'en construire près de 7 500¹ dont 67 % au sein des corridors².

Dans cette zone, quatre sites de projet sont notables :

- Entre les stations Cenon Gare et mairie, l'opération **Mairie-Pont Rouge** à Cenon, concentre 1 100 logements autorisés, tous situés à proximité du tramway.
- Sur le plateau, tout au long de la branche du tramway A allant vers Floirac Dravemont, entre les arrêts Palmer et la Marègue, l'opération **Pelletan Palmer Sarailière Dravemont** n'a encore construit aucun logement mais en prévoit près de 4 100.
- D'autres opérations importantes sont en

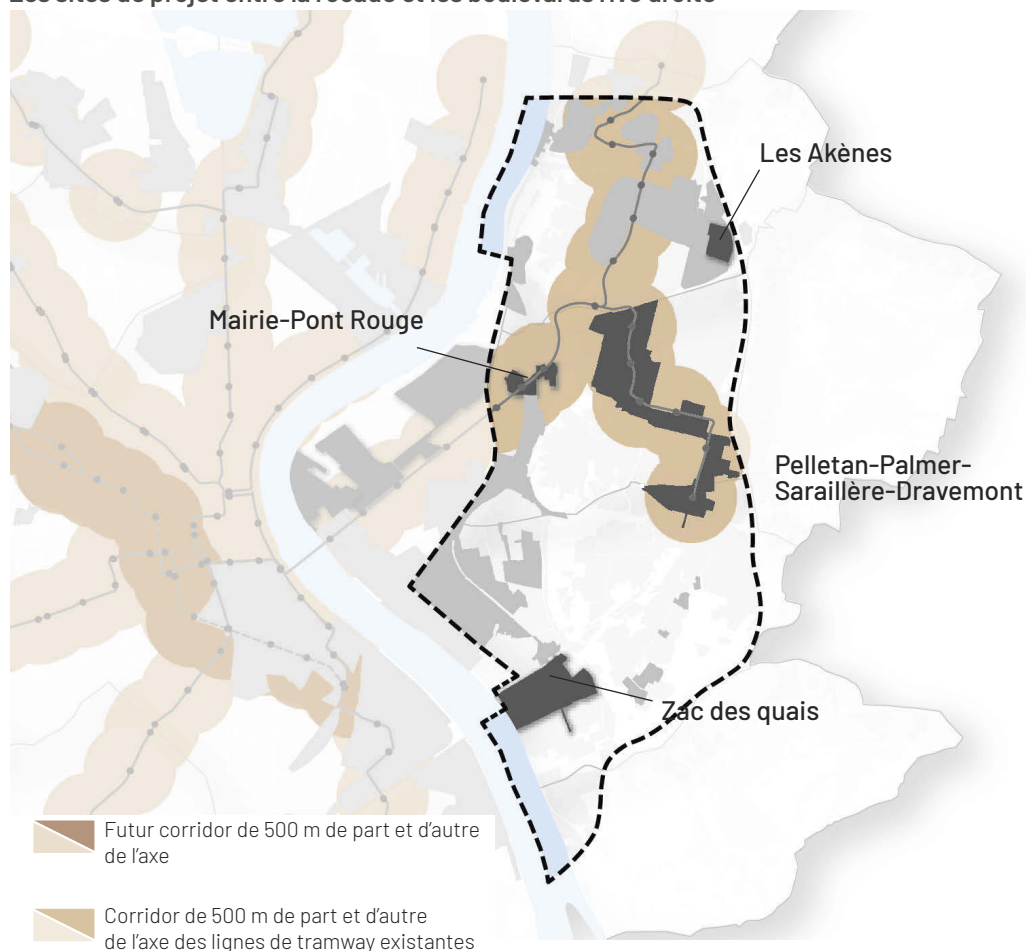
¹ Données prévisionnelles issues de l'outil evolurb@in, auxquelles ont été retranchés les permis de construire déjà autorisés mais non commencés, cf. Méthodologie

² Ces prévisions tiennent compte des deux grandes extensions prévues du réseau : la ligne A du tramway vers l'aéroport et le BHNS St aubin

revanche situées en dehors des corridors de tramway. Entre l'opération Génicart et la rocade, l'écoquartier **les Akènes**, a permis de produire près de 1 000 logements, mais le site est totalement hors corridor. La **Zac des quais** à Floirac est également entièrement en dehors des corridors de tramway ; près de 850 logements y ont été autorisés et près de 500 y restent à produire.

Contrairement à la rive gauche, la construction au sein des corridors est avant tout tirée par la construction dans le diffus et non par les sites de projet. Même si le parc de logements collectifs domine nettement, ces chiffres montrent sans doute qu'il existe un potentiel de mutation et parfois de densification dans le tissu diffus constitué. Les chartes d'aménagement et les études foncières en cours pourraient permettre de formuler de nouvelles propositions permettant une meilleure optimisation du foncier.

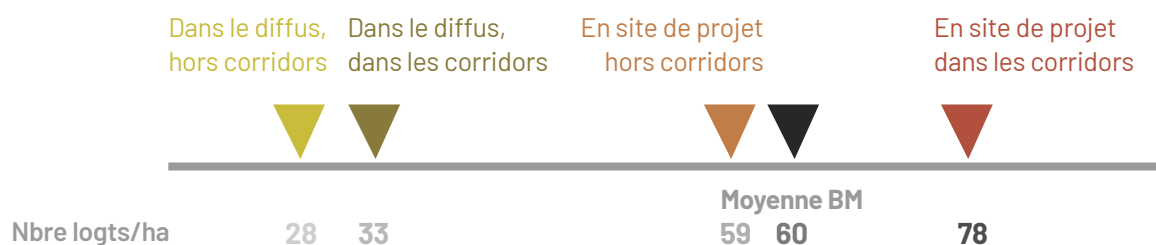
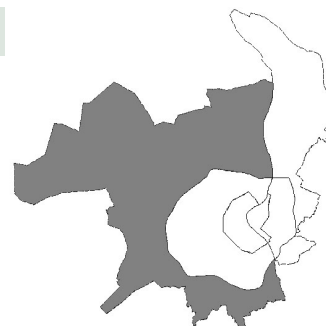
Les sites de projet entre la rocade et les boulevards rive droite



Secteur extra-rocade rive gauche

Chiffres clés secteur extra rocade rive gauche

Nombre de logements autorisés entre 2006 et 2019	30 550 logements
Part au sein de la production totale de Bordeaux Métropole	25 %
Part de la surface urbanisée du secteur couverte par les corridors tramway	7 %
Part de la construction de logements au sein des corridors	8 %
Part de la production de logements dans le diffus	71 %
Part de la production de logements dans les sites de projet	29 %
Nombre de logements restant à autoriser en sites de projet	6 900 logements



Cette immense zone représente 57 % de la surface totale de la métropole et 46 % de la surface urbanisée. Elle rassemble 25 % de la construction métropolitaine depuis 2006, soit près de 30 550 logements.

La part de logements collectifs construits est globalement de 65 %, contre 35 % de logements individuels. En revanche l'extra rocade rive droite accueille 53 % de logements collectifs et 47 % de logements individuels. La densité de construction est de 34 logements/ha et 0,3 m² de surface de plancher est créée pour chaque m² consommé. Cette densité est faible, elle est équivalente à un tissu de pavillonnaire serré (cf. frise p. 10).

Ce secteur est peu desservi par le réseau de tramway : **les corridors de tramway ne couvrent que 7 % de la surface urbanisée. Ces derniers concentrent 8 % des nouveaux logements. La densification autour des axes de transports n'est donc pas significative.**

La proportion est légèrement plus importante au sein des sites de projet. En effet, seulement 5v% des

logements développés dans le diffus sont proches du tramway, contre 13 % pour les logements construits dans les sites de projet.

Les sites de projet ont produit plus de 8 900 logements depuis 2006 (dont 13 % proches des tramways) et prévoient d'en construire plus de 6 900¹ (dont 30 % en corridor²).

Dans cette zone, les sites de projet sont nombreux mais moins volumineux en termes de nombre de logements que dans les zones plus centrales. Quelques sites de projet sont néanmoins notables :

- Située sur la portion de la ligne D ouverte en 2020, l'opération **Centre bourg à Eysines** représente plus de 1 400 logements autorisés.
- A proximité, entre les stations Les Sources et Cantinolle, la **ZAC Carès-Cantinolle** prévoit plus de 700 logements à venir.
- A Pessac, dans le corridor de la ligne B, sur une portion ouverte en 2015, le site **Carrefour de l'alouette** prévoit de construire 500 logements,

¹ Données prévisionnelles issues de l'outil évol@urb@in, auxquelles ont été retranchés les permis de construire déjà autorisés mais non commencés, cf. Méthodologie

² Ces prévisions tiennent compte des deux grandes extensions prévues du réseau : la ligne A du tramway vers l'aéroport et le BHNS St Aubin

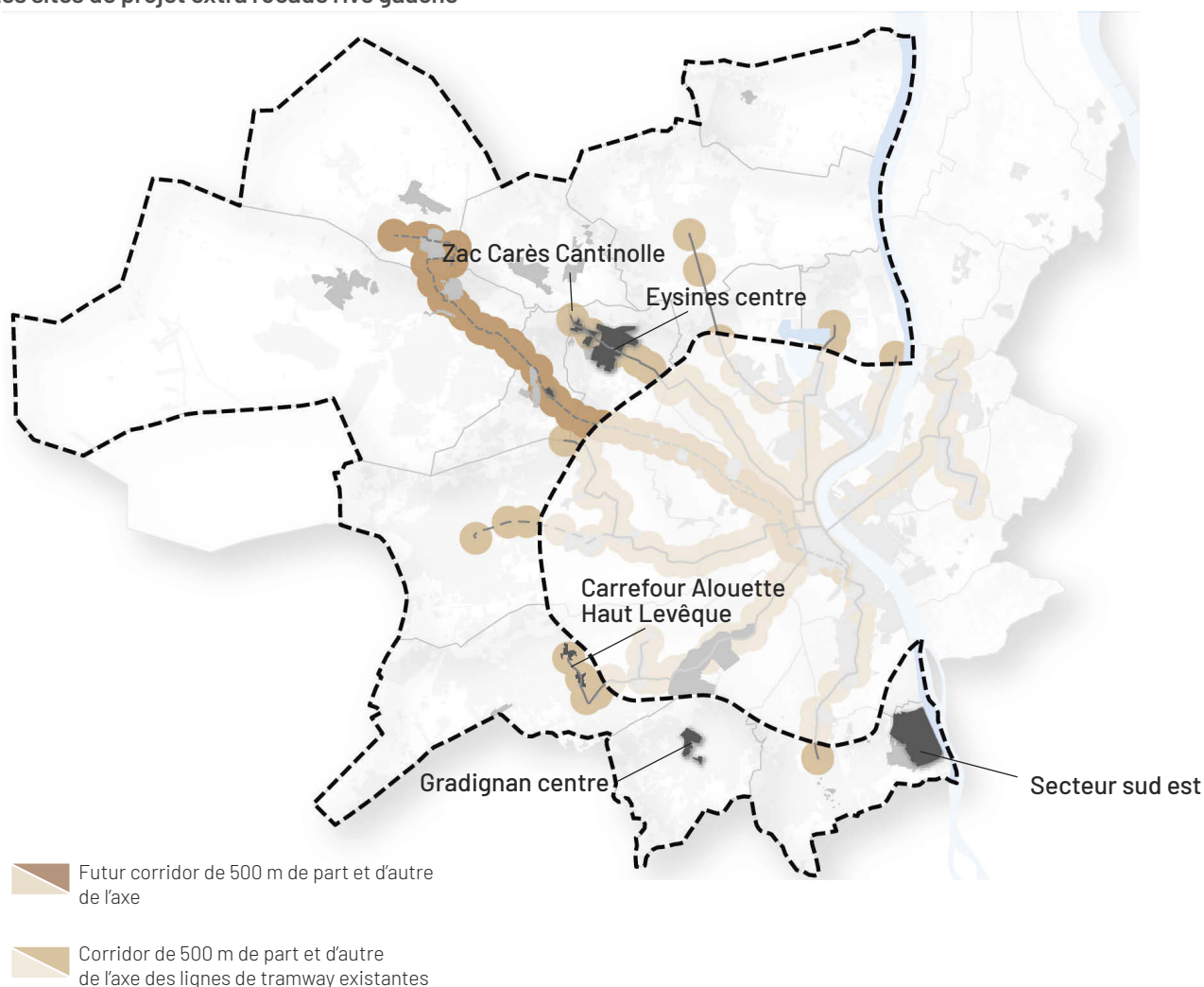
à côté du site de **Haut-Lévêque** qui en prévoit lui-même 180.

- D'autres opérations sont situées hors corridor, comme le site de projet **Gradignan Centre**, qui, avec près de 1 000 logements prévus, est l'opération planifiée extra rocade rive gauche la plus importante. C'est le cas également de l'opération **Sud-Est à Villenave d'Ornon** qui a autorisé près de 1 500 logements depuis 2006.

En dépit des projets envisagés, le niveau de production de logements à proximité des axes de transports collectifs extra-rocade rive gauche n'est pas à la hauteur de l'importance de la surface urbanisée de ce secteur.

À l'inverse, la production de logements à des niveaux de densité faible interpelle, étant donné le risque élevé de consommer les dernières opportunités foncières.

Les sites de projet extra rocade rive gauche



Le programme « Habiter, s'épanouir – 50 000 logements accessibles par nature » : des logements différemment, en lien avec le développement de la mobilité et des transports sur la métropole.

Lancé au printemps 2013, un appel à projets 50 000 logements le long des axes de transport collectif préfigurait le programme en constituant à la fois un appel à produire des logements mieux adaptés aux besoins des habitants, plus proche des pôles des lignes de transport public performantes en lien avec la nature et plus abordables d'un point de vue financier.

En 2019, sur les 25 400 logements produits en site de projet dans les corridors de tramway, 1 402 sont issus du programme 50 000 logements qui monte progressivement en charge, soit 5,5 %. L'objectif de ce programme est de mieux employer les ressources foncières autour des nouvelles lignes de transport public ainsi que susciter des processus de transformation des territoires desservis en y développant des projets de logements

innovants, accessibles économiquement aux ménages de l'agglomération et suffisamment attrayants pour constituer une offre alternative aux territoires périphériques de la métropole.

Près de 11 000 logements sont programmés actuellement, 39 000 restent à produire dans des sites non encore déterminés, mais tous dans un corridor de transport collectif de type tramway, bus express ou bien RER métropolitain.

L'une des caractéristiques de ce programme aura été de contribuer à augmenter la densité de logements dans les corridors de tramway, elles vont en moyenne entre 80 et 100 logt/ha



Mérignac – Langevin – 198 logements soit 198 log/ha

1001 Vies Habitat + Crédit Agricole Immobilier / Philippe Gazeau architecte / Let's grow paysagistes

Situé dans un vaste site arboré, ce projet constituait un enjeu fort en termes de préservation des masses végétales existantes mais également de création de vastes espaces extérieurs collectifs appropriables par tous. Une attention particulière a été portée sur l'insertion dans le tissu pavillonnaire environnant .



Bruges- Petit Bruges – 260 logements soit 113 log/ha net soit hors espace naturel conservé

Lamotte Immobilier / A+Samuel Delmas architectes + Degré Zéro paysagiste

Le projet vise une mise en relation étroite entre l'équipement métropolitain constitué par la station de tramway, le site très urbain des allées de Boutaut et le secteur très résidentiel de Petit Bruges. Il développera des espaces verts répondant aux usages d'un espace public métropolitain en offrant des espaces pratiques et fonctionnels pour les habitants et riverains tout en préservant l'intimité des îlots privés. Il exploitera les richesses environnementales du site actuel en préservant autant que possible ses fonctions écologiques, paysagères et hydrauliques .



Pessac – cité des Métiers – 157 logements soit 104 log/ha

Eiffage Immobilier Atlantique + Aquitanis / Poggi Dugravier architectes

L'opération est située sur l'avenue de Canéjan, le long du parvis aménagé en vis-à-vis de la station du tramway et des locaux du Conseil Régional Cap Métiers. Il s'agit dans ce projet de « cohabiter, mutualiser, superposer et densifier ». C'est la première opération sur la métropole qui superpose un P+R et des logements. Cette opération a permis d'optimiser du foncier. Un parking relais seul était prévu initialement sur ce terrain .

4 - LES GRANDS MESSAGES À RETENIR

L'analyse de la production de logements dans les corridors de tramway entre 2006 et 2019 montre une certaine cohérence des politiques publiques en faveur d'une urbanisation préférentielle et plus dense à proximité de ces axes. Le recours aux sites de projet a été l'outil principal de cette politique publique comme le montre le volume important des logements collectifs produits en sites de projet à proximité des lignes de tramway. **Ainsi, l'urbanisme opérationnel a constitué un outil plus favorable que l'outil réglementaire à la promotion d'une ville de proximité organisée autour des axes de tramway.**

Cette cohérence globale masque toutefois des différences importantes entre plusieurs secteurs de la métropole, et une encore très forte prévalence de la construction éloignée du tram.

La zone intra-boulevards (deux rives)

En rive gauche, le secteur intra-boulevards est très dense et fortement couvert par le réseau de tramway. Les quelques zones non desservies sont généralement en bordure de corridors. La densification peut être considérée comme ayant été prioritaire partout.

En rive droite, le secteur intra-boulevards est en pleine mutation. Les opérations d'aménagement prévoient de construire cinq fois plus de logements d'ici 2030 qu'il n'en a été produit au cours des 15 dernières années. Toutefois la majorité de ces logements est située en dehors du corridor de tramway. Ils seront par contre à proximité des lignes de bus en site propre qui sont en cours de déploiement ou prévues.

La zone située entre les boulevards et la rocade (deux rives)

Cette zone porte à elle seule la moitié de la construction métropolitaine sur la période. Les corridors couvrent une superficie variant entre 35 % (rive gauche) et 42 % (rive droite) de la surface urbanisée. Dans ce secteur, l'effort particulier de localiser et d'engager des sites de projet à proximité des axes de tramway a porté ses fruits. En effet, sur l'ensemble de la zone, un nouveau logement sur deux est situé à l'intérieur d'un corridor : 40 % des logements

développés dans le diffus, contre 72 % pour les logements produits par les sites de projet.

Toutefois, il reste sans doute à définir une ambition en termes de nouveaux sites de projet concernant les extensions à venir, à la fois autour de la ceinture des boulevards, à partir de la voie ferroviaire de ceinture et le long de l'axe du BHNS.

La zone extra-rocade (deux rives)

Cette vaste zone couvrant plus de la moitié de la surface urbanisée métropolitaine, n'est desservie qu'à hauteur de 10 % par le réseau de tramway. **Ce secteur concentre néanmoins un tiers des nouveaux logements. Seulement 7 % d'entre eux sont bien desservis.**

Dans ce secteur, les zones desservies peuvent vraisemblablement être optimisées et densifiées, notamment le long des extensions à venir comme le long de la ligne de BHNS qui reliera Bordeaux, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles à Saint-Aubin de Médoc. **Il semble cependant essentiel de raisonner la consommation actuelle d'espace en densifiant les polarités existantes.**

Finalement, ces analyses montrent qu'en 2019, soit 15 ans après la première mise en service du tramway et 23 ans après la validation du principe de mise en place d'un réseau performant de transport collectif de surface (1996), les politiques publiques en faveur d'une urbanisation préférentielle à proximité des axes de tramway tendent vers leurs objectifs, mais, de manière nuancée.

En effet, malgré des densités de constructions nouvelles globalement supérieures au sein des corridors de tramway, celles-ci diffèrent de manière importante entre les secteurs voire à l'intérieur des secteurs (cf. carte suivante). **Enfin, d'une part, 50 % de la programmation restante est située hors corridors, et d'autre part, un tiers de la construction s'effectue hors rocade dans des secteurs non desservis en tramway ou BHNS.** Dans le contexte national d'invitation à plus de modération foncière, la question de la densification continue de se poser à la fois hors rocade où le déficit de densité est notable,

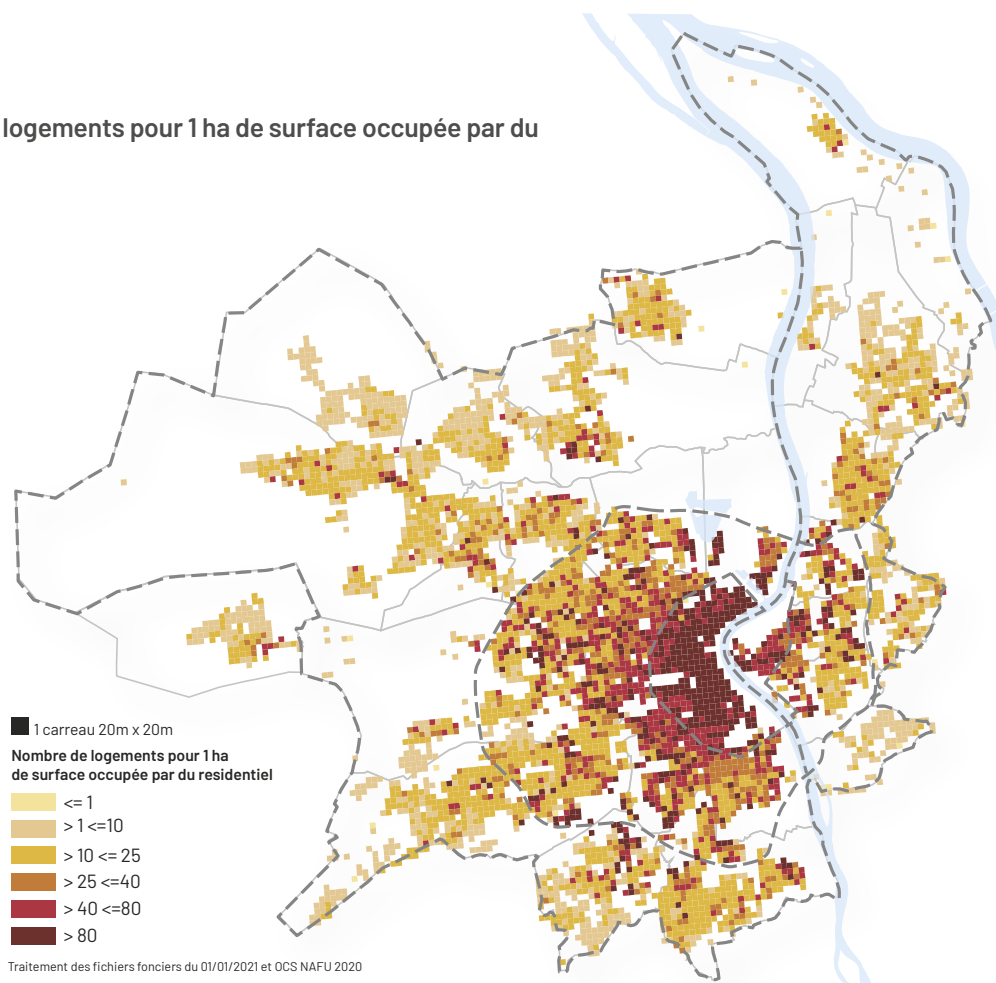
mais aussi le long des corridors de lignes bus en site propre pour lesquels il n'existe pas de politique de densification prioritaire suffisante.

Ce constat interroge les modalités d'aménagement futures de la métropole, notamment au regard de la mise en place du ZAN (Zéro Artificialisation Nette).

Il reste sans doute à définir une nouvelle stratégie de développement urbain autour des extrémités des lignes performantes existantes, de leurs futures extensions et des nouveaux axes prévus comme par exemple la ligne de ceinture en TER. Cette réflexion est d'autant plus urgente que le temps de passage de la validation d'une stratégie politique à la réalisation opérationnelle est un temps long et parfois difficile à contracter.

Enfin, cette étude de la construction à proximité des lignes de transports est basée sur des hypothèses qui pourraient être élargies. Il serait intéressant de mesurer également le volume de logements « en bordure » des corridors. Plusieurs études ont en effet montré que l'accessibilité pouvait être portée à plus de 500 m (*Nous marchons plus que nous le pensons !* - a'urba, agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine / aurba.org), notamment lorsque les cheminements piétons sont de qualité.

Nombre de logements pour 1 ha de surface occupée par du résidentiel



5 - ANNEXE : LA MÉTHODE DÉTAILLÉE

La construction de la donnée et le suivi des permis de construire

Cette publication s'appuie sur le suivi de la construction de logements entre 2006 et 2019 qu'ils soient produits en sites de projet¹ ou dans le reste du territoire de Bordeaux Métropole² qu'on appellera « diffus ».

Depuis 1970, l'a-urba observe la construction sur la métropole bordelaise.

Ce suivi se fondait historiquement sur l'exploitation de la liste exhaustive des permis de construire (PC) de 10 logements et plus, puis de 5 logements et plus, transmise par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)³.

Depuis 2018, cette information est recomposée via un accès direct ou indirect aux plateformes Cubetcity et Cart@DS de Bordeaux Métropole.

Pour les analyses, seuls les permis de construire ayant fait l'objet d'une décision favorable émise par les instances administratives compétentes sont retenus.

Par ailleurs, la mise en place par l'a-urba de l'outil EvoUrb@in⁴ en 2015, a permis d'étendre le champ d'observation à l'ensemble des permis autorisés d'un logement et plus, ainsi que les permis de locaux d'activités situés exclusivement dans le périmètre des sites de projet.

La mise à jour de la base des permis de construire est effectuée une fois par an, entre décembre et février. Ce travail est complété par une enquête terrain ayant pour objectif de vérifier sur site l'avancement des travaux de chaque opération ainsi que la validité du permis (l'opération prévue ayant pu être construite, abandonnée, retirée ou annulée). Tant que l'opération n'est pas terminée, elle est enquêtée. Son abandon, annulation ou remplacement par un autre permis est répercuté dans la base.

Cette dimension de suivi implique une marge d'incertitude pour les deux dernières années de collecte (ici 2018 et 2019), dont les travaux n'ont pas forcément démarré. Les logements sont ainsi légèrement surestimés par rapport à la réalité de la construction démarrée. Pour cette raison, cette publication traite des logements autorisés et non

de logements réalisés.

Concernant le présent document, l'a-urba ne faisant pas le suivi de la construction des permis de moins de cinq logements dans le diffus, un travail ponctuel de comparaison a été réalisé avec la base de données Cerema - Direction Générale des Finances Publiques. Il a permis de confirmer si les logements non enquêtés (permis de moins de 5 logements 2006-2017), dans le diffus, ont bien été construits puisque identifiés dans les bases fiscales.

Au moment des analyses, la base de données Cerema datant du 31/12/2017, il n'a donc pas été possible de connaître la réalité effective de la construction des logements autorisés dans un PC de moins de cinq logements, hors sites de projet, entre 2018 et 2019.

La base de données des logements autorisés, utilisée dans ce zoom#3, contient donc en quasi-exclusivité (à 91 %) des permis de construire dont les logements sont commencés ou terminés, à l'exception près des permis de moins de 2 ans, qui peuvent être non commencés au décembre 2019 (9 %).

Par souci de simplicité, nous parlerons donc de logements « autorisés » ou de « nouveaux logements »

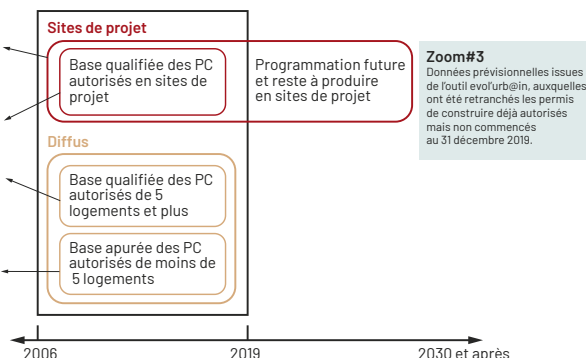
Afin d'assurer une cohérence avec l'analyse des logements autorisés, le calcul de la programmation future est basé sur les données prévisionnelles issues de l'outil EvoUrb@in, auxquelles ont été retranchés les permis de construire déjà autorisés mais non commencés au 31 décembre 2019. Cette méthodologie entraîne des écarts avec la base de données EvoUrb@in, consultable en ligne, dont la temporalité de mise à jour est, par ailleurs, différente.

Outils d'observations et bases de données :

EvoUrb@in :
Outil a-urba de suivi en continu de la programmation et de la construction en sites de projet sur Bordeaux Métropole.

Base permis de construire a-urba :
Données issues des bases de permis de construire Cubetcity et Cart@DS de Bordeaux Métropole. Ces données sont ensuite qualifiées par une enquête annuelle menée par l'a-urba visant à renseigner le statut des PC : non commencé/en cours/terminé. L'abandon, annulation ou remplacement par un autre permis est répercuté dans la base.

Permis de construire moins de 5 logements :
Données issues des bases de permis de construire Cubetcity et Cart@DS de Bordeaux Métropole, apurées par l'a-urba en 2020 par croisement avec les données Cerema / DGFIP afin d'apprécier la construction réelle.



1-

Opérations de maîtrise d'ouvrage publique ou privée, bénéficiant d'une intervention directe ou indirecte de Bordeaux Métropole, avec un périmètre géographique défini.

2- Martignas-sur-Jalle, qui a intégré la métropole en juillet 2013, n'apparaît pas, faute d'information disponible pour les années précédant son adhésion.

3-Il est possible, via le site de la Dreal, de télécharger une liste de PC, mais cette liste n'est pas exhaustive : seuls les PC des personnes morales sont en accès libre, ce qui exclut la majorité des logements individuels.

4-Système d'information géographique, interactif et dynamique, accessible aux adhérents de l'a-urba, permettant la consultation et la compilation des données disponibles -cartographiques et de programmation- sur les sites de projet urbain et économique de Bordeaux Métropole, toutes maîtrises d'ouvrage confondues.



Chef de projet : Cristina Mata / sous la direction de : Jean-Christophe Chadanson
Équipe projet Zoom #3: Valérie Diaz ; Mireille Bouleau ; Vincent Schoenmakers ; Catherine Courreaud Le Calvé
 Avec la participation de Jérôme Goze – la Fabrique de Bordeaux Métropole page 24
Gestion technique : Guillaume Rabany – base de données ; outils web – Jérôme Fuseau
Conception cartographique : Laurent Dadies
Conception graphique : Catherine Cassou-Mounat ; Christine Tachaires

Photographies © a'urba sauf mention contraire.