

Chiffres Clés

de la mobilité
en Gironde

Édition 2025

Observatoire
des mobilités
et des rythmes
de vie

03/2026



Chaque année, l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie publie une synthèse des chiffres clés de la mobilité en Gironde. Dans ce panorama est dressé un état des lieux des grandes tendances départementales, en matière d'usage et d'offre en transports collectifs, de motorisation et d'usage de la voiture, de pratique du vélo et d'évolution de la qualité de l'air.

En 2024, l'offre en transports collectifs augmente nettement en Gironde, portée notamment par la restructuration du réseau de bus TBM. La fréquentation des réseaux urbains progresse à un rythme encore plus élevé, de même que celle des gares.

Le trafic routier semble en revanche se stabiliser. S'il continue d'augmenter à un rythme très modéré sur la rocade bordelaise, une légère baisse est notable sur les voies d'accès à la métropole.

Le parc de véhicules girondin franchit la barre symbolique du million de véhicules ; cette hausse demeure cependant très modeste et principalement liée à la croissance démographique. En revanche, **le renouvellement vers des sources de motorisation plus récentes s'intensifie** : les véhicules exclusivement thermiques ne représentent plus qu'un tiers des ventes de véhicules neufs. À l'inverse, les motorisations alternatives apparaissent de plus en plus sur le marché de l'occasion, et leur part dans le parc girondin a pratiquement doublé en deux ans.

Enfin **la qualité de l'air continue à s'améliorer**, les concentrations en dioxyde d'azote et en particules fines poursuivent leur baisse.

Le bilan est donc dans l'ensemble positif, mais ces grandes tendances devront s'accélérer pour tenir les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, fixés par le SRADDET et issus de l'Accord de Paris sur le Climat.

1	Mobilité en Gironde, l'essentiel 2024	p.3
2	L'enjeu de la décarbonation des transports en Gironde	p.4
3	Les transports collectifs	p.6
4	Les grandes portes d'entrée	p.12
5	La voiture	p.14
6	Le vélo	p.22
7	La qualité de l'air	p.23

Mobilité en Gironde, l'essentiel 2024



120 millions
de voyages
en transports collectifs
(hors réseau TER)

Transports collectifs :
Fréquentation **+ 6 %**
Kilomètres offerts **+ 5 %**
par rapport à 2023



+ 7 %
fréquentation
des gares
hors gare Saint-Jean



Entre 2023 et 2024
- 0,4 %
du trafic automobile
(évolution moyenne des 9 compteurs suivis
sur la rocade, et le réseau autoroutier et national)



Part des véhicules
hybrides, électriques et gaz
dans le parc automobile girondin

12 % du parc
(x2 en deux ans)

mais **65 %**
des ventes
de véhicules neufs



Entre 2023 et 2024
+127 %

de trajets en covoiturage

soit 114 000 trajets déclarés sur les plateformes



- 7 %
de dioxyde d'azote

- 5 %
de particules fines PM10

(évolution moyenne des mesures
sur les capteurs de ATMO-NA en Gironde)

L'enjeu de la décarbonation des transports en Gironde

En 2023¹, le secteur des transports en Gironde a généré :

62 % des émissions liées aux activités humaines du département (ensemble Région Nouvelle-Aquitaine : 45 %), pour seulement 40 % de la consommation en énergie finale (ensemble Région : 42 %)

4 774 kt CO₂ eq.², c'est seulement 4 % de moins qu'en 2010, alors que le total des émissions du département a diminué de 29 %.

Quels objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre ?

Dans la région Nouvelle-Aquitaine, le SRADDET³ établit des objectifs d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Ces objectifs régionaux s'alignent sur la trajectoire 2 °C, issue de l'Accord de Paris et transposée dans le Plan Climat national. Ainsi, la **neutralité carbone est visée en 2050**, en réduisant de 75 % les émissions de GES par rapport à 2010, et en compensant les 25 % restants (notamment captation par la forêt).

Si en 2020 la baisse des activités liée à la pandémie a permis d'atteindre ponctuellement une baisse de 20 %

des émissions par rapport au niveau de 2010, **la Gironde demeure en retard sur la trajectoire visée.**

Le secteur des transports (biens et personnes) est particulièrement concerné. 4 774 kt CO₂ eq. émises en 2023 pour ce seul poste, c'est pratiquement autant que l'objectif total tous secteurs confondus fixé par le SRADDET en Gironde pour 2030 (5 154 kt CO₂ eq.), et le double de celui fixé pour 2050 (2 343 kt CO₂ eq.).

Le SRADDET détaille également des objectifs sectoriels. Par rapport à 2010, le secteur des transports devra ainsi abaisser d'ici 2030 ses émissions de 45 %, et de 94 % d'ici 2050.

Un enjeu également économique

Le secteur des transports ne représente que 40 % de la consommation en énergie finale en Gironde, mais près de la moitié (49 %) du coût total en énergie. L'enjeu de substituer les énergies fossiles dans les transports est donc également économique pour les ménages, les entreprises ou les collectivités du département.

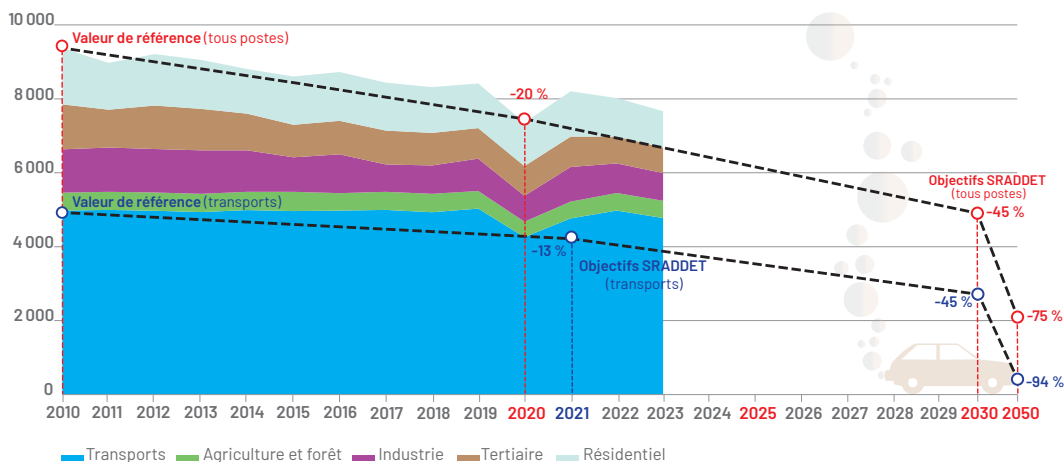
1. Donnée ©AREC, année disponible la plus récente.

2. Kilotonne équivalent CO₂ : les émissions de gaz à effet de serre concernent en réalité plusieurs gaz différents, dont le CO₂. Pour rendre les comparaisons plus lisibles, les émissions peuvent être exprimées en équivalent CO₂, qui correspond à la quantité de CO₂ qui aurait un impact équivalent sur le réchauffement climatique.

3. Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

La répartition par secteur des émissions de gaz à effet de serre en Gironde et objectifs fixés par le SRADDET

Émissions de GES (en kt eq CO₂)
données © AREC Nouvelle Aquitaine



Les transports collectifs

Une année de tous les records pour la fréquentation des réseaux urbains

Au sein de la métropole bordelaise, la fréquentation des transports collectifs atteint un niveau record¹.

Le **tramway** enregistre près de **73 millions de voyages, record absolu**, en nette progression sur un an (+ 7 %), dans la continuité des dernières années (+ 20 % depuis 2019).

Le **bus** comptabilise quant à lui 39 millions de voyages (+5 % sur un an), et **dépasse le niveau record atteint avant la crise sanitaire**.

Cette augmentation de la fréquentation du bus est notamment portée par la première année complète du bus express G (4 % des validations totales du réseau TBM), et de façon générale par le succès de la restructuration du réseau bus à l'automne 2023.

Cette dernière concernait aussi le Batcub, renommé le Bato, dont la fréquentation est en hausse de 19 % en 2024, avec 320 000 voyages.

En estimant la non-validation, TBM évalue à 186 millions de voyages la fréquentation totale du réseau métropolitain, + 7 % par rapport à 2023.

Ailleurs en Gironde, l'attractivité des réseaux de transports urbains est la même.

Autour d'Arcachon, **Baïa** - réseau de bus urbain du sud-bassin (COBAS) **atteint le seuil symbolique des 2 millions de voyages**, avec une progression particulièrement soutenue (+ 13 % par rapport à 2023), alors que le niveau d'avant crise sanitaire avait déjà été retrouvé l'an passé.

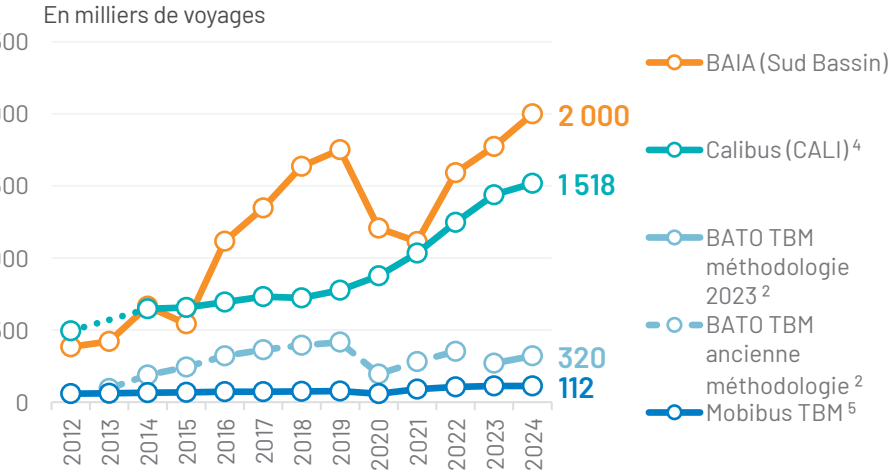
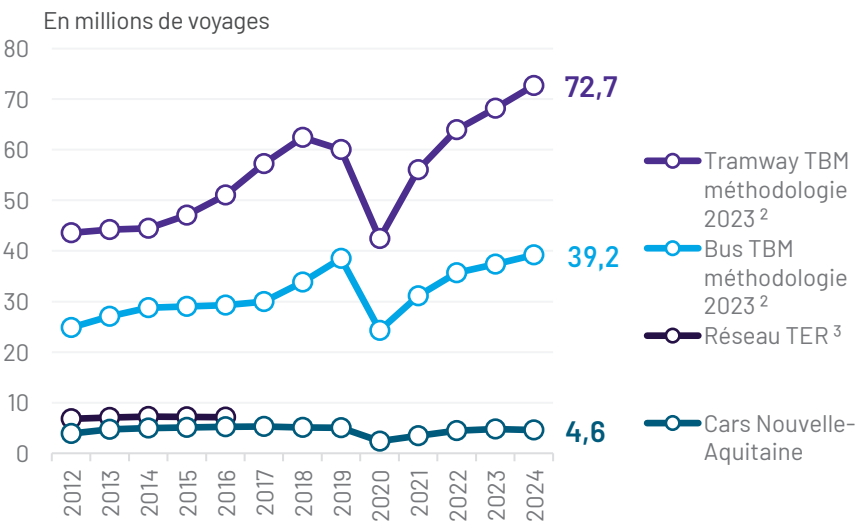
Sur la rive nord du bassin (COBAN), le service Alégo a été lancé en septembre 2024, il sera intéressant de suivre sa fréquentation à l'avenir.

De l'autre côté de la Gironde, **Calibus** (réseau de bus du Libournais) **franchit la barre du million et demi de voyages**, + 5 % par rapport à 2023.

La fréquentation du réseau de cars Nouvelle-Aquitaine est stable entre 2023 et 2024 (environ 4,6 millions de voyages), mais reste à un niveau inférieur de 8 % à celle de 2019, avant la crise sanitaire. Néanmoins, l'année 2024 a vu le lancement de la ligne express 430 entre Blaye-Bordeaux, deuxième ligne express girondine. De son côté, la ligne Créon-Bordeaux enregistre plus de 220 000 voyages (+ 4 % en un an).

1. Sources et données de la page : Bordeaux-Métropole, CALI, COBAS et Transdev Bassin d'Arcachon, Région Nouvelle-Aquitaine ; cf. Bibliographie pour plus de détails.

Évolution de la fréquentation des réseaux de transports collectifs



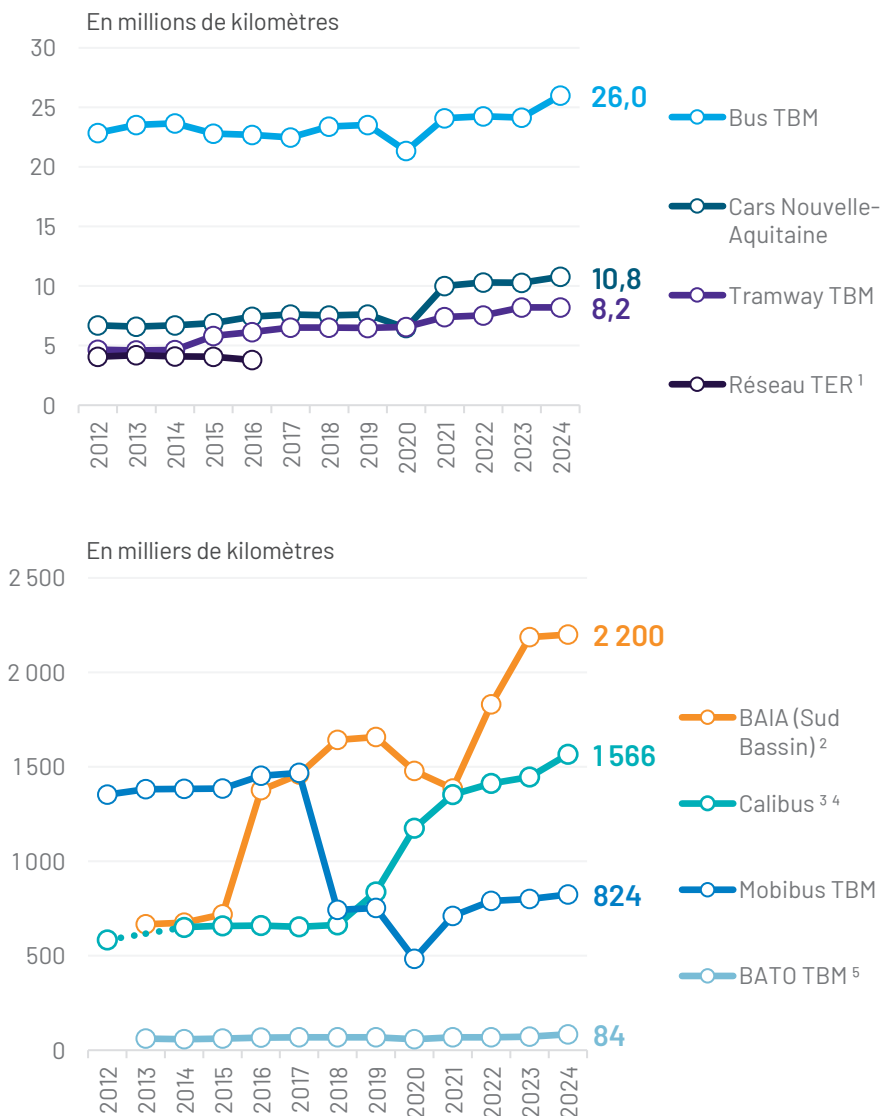
2. Depuis 2023, les chiffres communiqués par mode pour le réseau TBM sont des données brutes de validations sans redressement (fraude et non-validation des titres d'abonnements). Les données antérieures à 2023 ont été redressées sur la base des évolutions annuelles, à l'exception des données du BATO pour lesquelles aucune évolution n'a été communiquée.

3. Depuis 2017, les données de fréquentation du réseau TER ne sont plus fournies.

4. Lecture du pointillé entre 2012 et 2024 : pas de donnée en 2013, la courbe est interpolée entre 2012 et 2014.

5. Service de transport à la demande sur réservation du réseau TBM dédié aux personnes à mobilité réduite

Évolution des kilomètres commerciaux offerts par les réseaux de transports collectifs depuis 2012 en Gironde



1. Depuis 2017, les données d'offre kilométrique du réseau TER ne sont plus fournies.

2. Pas de donnée en 2012

3. Changement de méthode de comptage des kilomètres commerciaux en 2023, les années précédentes ont été recalculées à partir des évolutions passées.

4. Lecture du pointillé entre 2012 et 2024 : pas de donnée en 2013, la courbe est interpolée entre 2012 et 2014.

5. Service lancé en 2013

Évolution de l'offre

Si les fréquentations des différents réseaux sont globalement en hausse par rapport à 2023, l'ensemble des offres n'augmentent pas au même rythme⁶.

Ainsi, bien que sa fréquentation soit en nette augmentation, le nombre de kilomètres offerts en tramway dans la métropole demeure stable.

Dans Bordeaux Métropole, les augmentations les plus marquées font suite à la **restructuration du réseau à l'automne 2023 : + 8 % de km offerts en bus, + 17 % avec le BATO** sur la Garonne.

Le réseau TBM Tramway et Bus atteint ainsi une fréquentation de **3,3 voyages par kilomètres offerts, stable par rapport à 2023**.

Dans le reste de la Gironde, le réseau Calibus continue de se développer (+ 8 % par rapport à 2023). Du côté du réseau Baïa, après deux années de forte augmentation, l'offre se stabilise en 2024.

Enfin, **l'offre interurbaine sur le réseau de cars Nouvelle-Aquitaine augmente de 5 % en 2024**. L'explication tient notamment dans la mise en service de la ligne express 430 Blaye-Bordeaux.

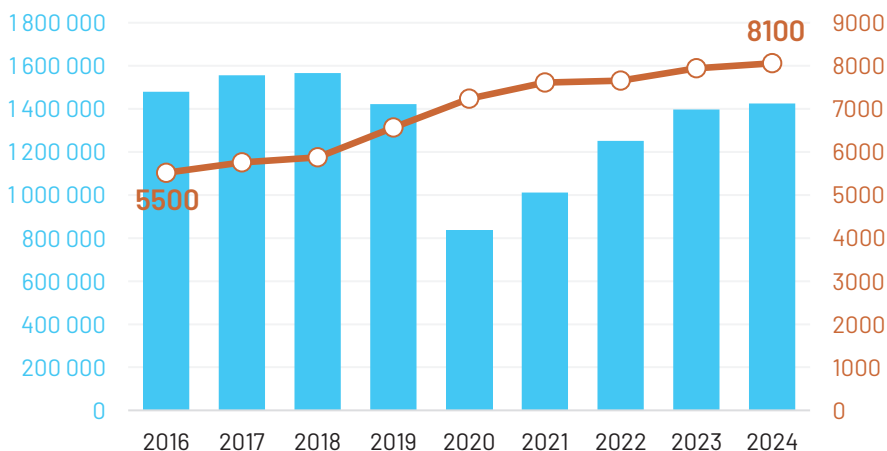
Parkings relais métropolitains

Avec l'aménagement du P+R Lycée Sud-Médoc sur le bus express G, le nombre de places disponibles dans les parkings relais métropolitains continue à progresser légèrement en 2024 (+ 1 %). Il en va de même de leur fréquentation (+ 2 %), qui retrouve le niveau de 2019.

Offre et fréquentation des parkings relais

Nombre de véhicules

Nb de places proposées



6. Sources et données de la page : Bordeaux-Métropole, CALI, COBAS et Transdev Bassin d'Arcachon, Région Nouvelle-Aquitaine ; cf. Bibliographie pour plus de détails.

Des gares girondines dont la fréquentation augmente chaque année

Les gares girondines ont reçu près de 40 millions de voyageurs, dont 23 millions en Gare Saint-Jean (+ 2 % en 2024)^{1,2}.

Les 67 autres gares³ existantes en 2024 ont vu leur fréquentation totale augmenter de 7 % par rapport à 2023. Depuis 2015, la fréquentation totale de ces gares a bondi de 75 %.

Cette augmentation de la fréquentation devrait se poursuivre les prochaines années grâce à la montée en puissance de l'offre de transport qui accompagnera le déploiement des Services express régionaux métropolitains (SERM).

Parmi les gares dont la fréquentation est en hausse sur un an, celle de Mérignac-Arlac est particulièrement remarquable : avec 127 000 voyageurs en 2024 elle a ainsi accueilli 31 % de voyageurs supplémentaires par rapport à 2023.

Sur plusieurs années, la hausse la plus importante concerne le corridor entre Bordeaux et le Libournais, où la quasi-totalité des gares a triplé leur fréquentation en moins de dix ans.

En 2024, six gares ont dépassé le million de voyageurs, une de plus qu'en 2023, puisque la gare de Cenon a à son tour franchi cette barre symbolique.

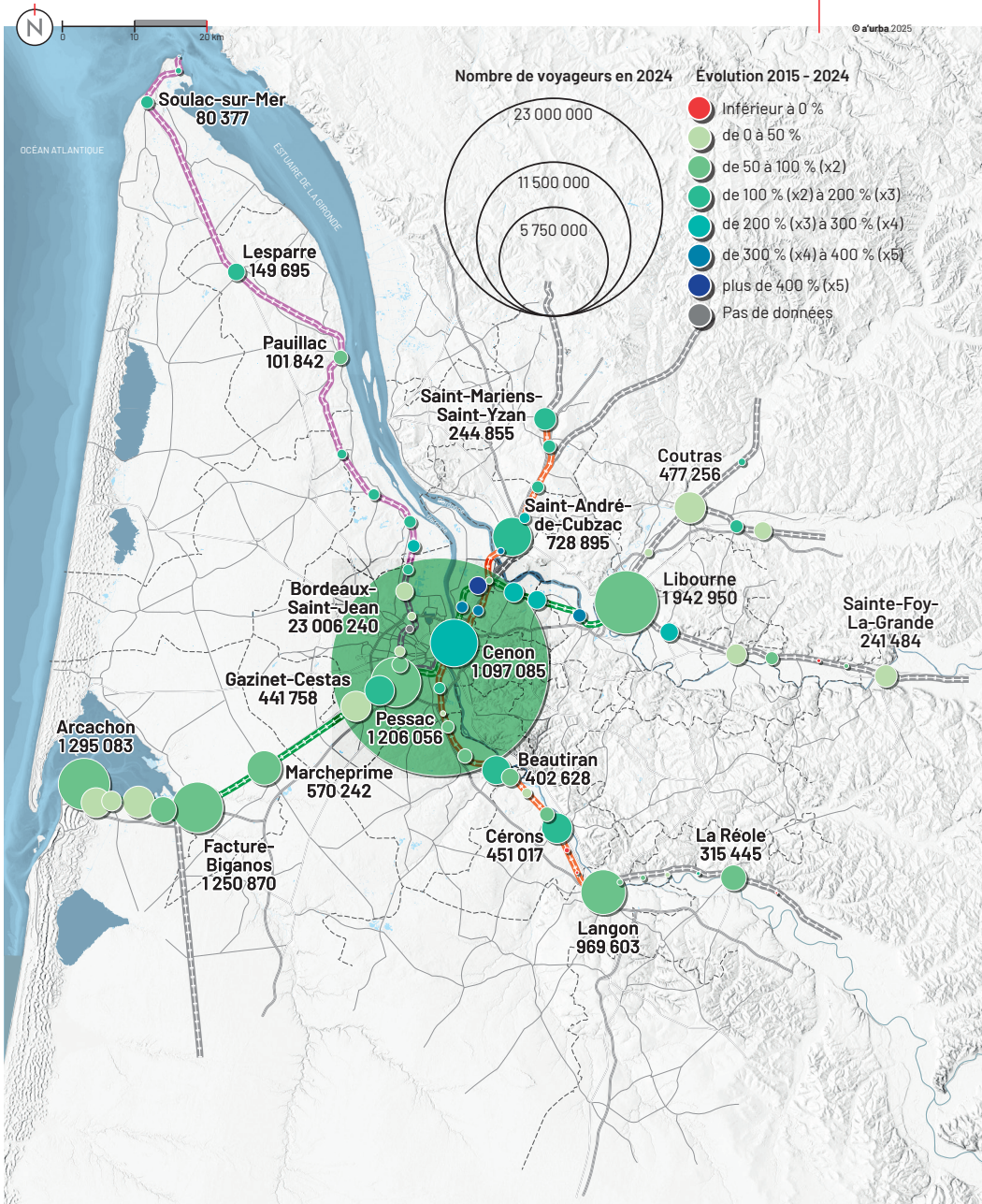


Les 20 gares les plus fréquentées de Gironde en 2024 (en voyageurs)²

Bordeaux Saint-Jean	23 000 000
Libourne	1 940 000
Arcachon	1 300 000
Biganos Facture	1 250 000
Pessac	1 210 000
Cenon	1 100 000
Langon	970 000
Saint-André-de-Cubzac	730 000
Marcheprie	570 000
Gujan-Mestras	485 000
Coutras	475 000
Cérons	450 000
Gazinet Cestas	440 000
Pessac Alouette	425 000
La Teste-de-Buch	425 000
Beautiran	425 000
Le Teich	325 000
La Réole	315 000
St-Mariens - St-Yzan	245 000

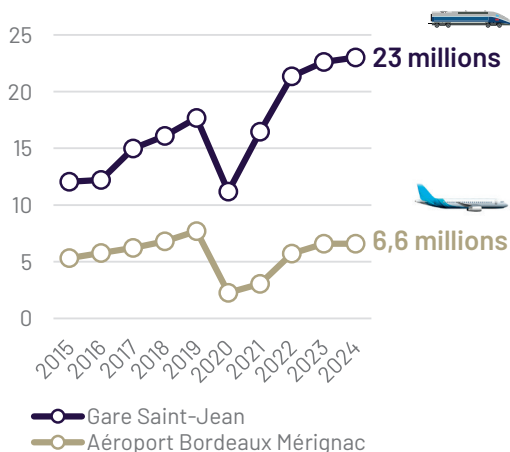
1. Données : Open-data SNCF
2. Nombre total de passagers, tous types de trains confondus : TER et grandes lignes (TGV, Intercités).
3. Hors gare Saint-Jean, et hors gare de Talence-Médoquine, inaugurée en septembre 2025.

Fréquentation des gares en 2024 et évolution depuis 2015



Les grandes portes d'entrée

Fréquentation comparée de l'aéroport et de la gare Saint-Jean



Gare Saint-Jean

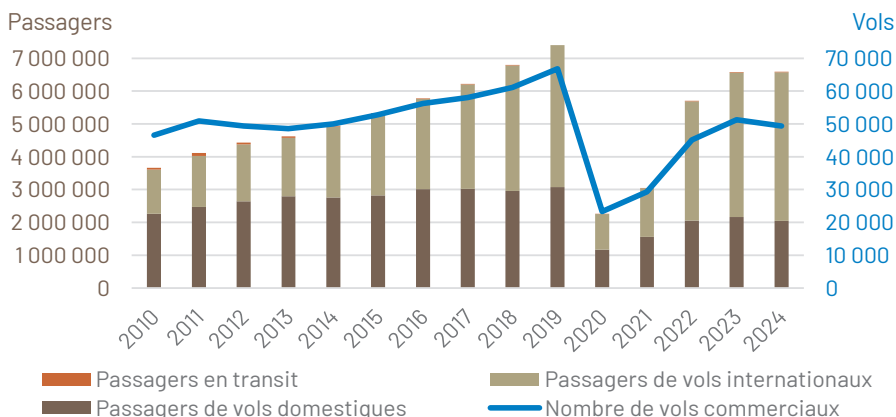
La fréquentation poursuit sa hausse (+ 2 % par rapport à 2023, soit 30 % de plus qu'en 2019).

Aéroport Bordeaux-Mérignac

Le nombre de passagers stagne en 2024¹. Si la fréquentation des vols internationaux retrouve le niveau de 2019, la baisse par rapport aux années pré-COVID concerne surtout les vols domestiques. **La suppression du vol Bordeaux-Orly est perceptible,**

et il est probable qu'une part importante du trafic se soit reportée sur le train. Par ailleurs, le nombre de vols est en baisse, mais du fait d'avions plus capacitaires ou plus remplis, le nombre de passagers par vol (134 en moyenne) augmente constamment (79 en 2010). Enfin, la part de passagers en transit est marginale (0,2 %).

Évolution de la fréquentation de l'aéroport Bordeaux-Mérignac



¹. Données : Union des Aéroports français (UAF)

Grand Port maritime de Bordeaux

En 2024, le Port a accueilli près de 87 000 passagers². Ils se sont répartis sur 64 escales de croisières maritimes (66 000 passagers, soit plus de 1000 par navire), et 172 croisières fluviales (21 000 passagers, soit environ 120 par bateau).

Au total ce sont 1772 mouvements de navires qui ont été comptabilisés sur les sept terminaux du GPMB en 2024, en augmentation de 6,5 % par rapport à l'année 2023. Ces bateaux ont fait transiter plus de 6,3 millions de tonnes de marchandises.

1772 mouvements de navires

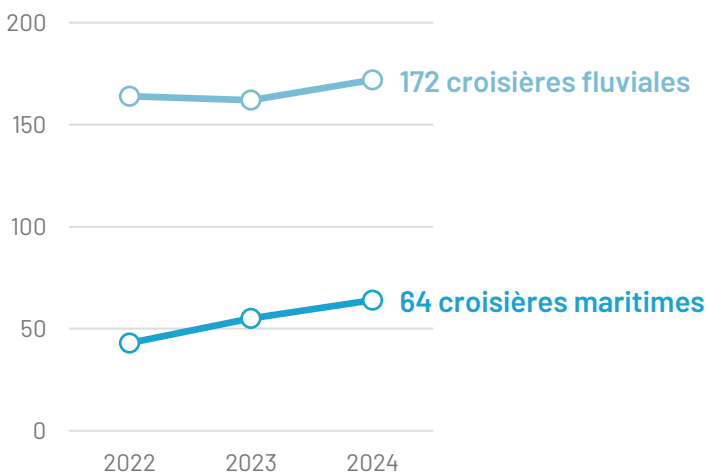
+6,5 % par rapport à 2023



2. Source : rapports d'activité du GPMB

Escales de bateaux de croisière au Grand Port maritime de Bordeaux

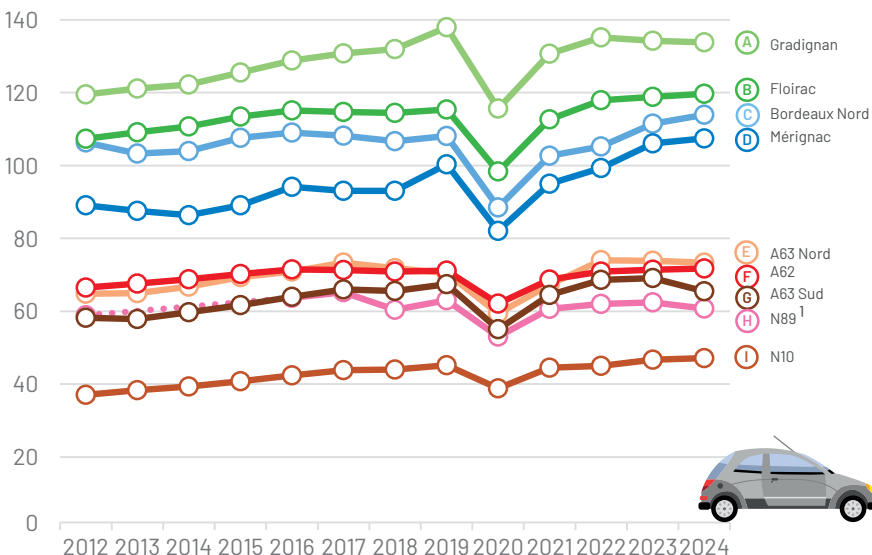
Nombre d'escales



La voiture

Évolution du trafic routier (véhicules légers + poids lourds) sur la rocade et les pénétrantes autoroutières et nationales (véhicules/jour)

En milliers de véhicules



Une stabilisation du trafic (rocade, voies nationales et autoroutes)

De façon générale, le trafic se stabilise sur l'ensemble du réseau national et sur la rocade². La hausse constatée depuis la sortie de la crise sanitaire, avec des niveaux de trafic qui avaient dépassé ceux de 2019, marque un véritable coup d'arrêt.

En moyenne sur les neuf points de comptage suivis, le trafic est même en très légère baisse. **Les baisses les plus marquées s'observent en approche de la métropole : A63, N89.**

Le constat est plus nuancé **sur la rocade bordelaise** où si le trafic se stabilise globalement, il continue à augmenter à un rythme très modéré dans le secteur nord-ouest : + 2 % entre les sorties 3-4 à Bordeaux Nord, + 1 % à Mérignac entre les sorties 10-11.

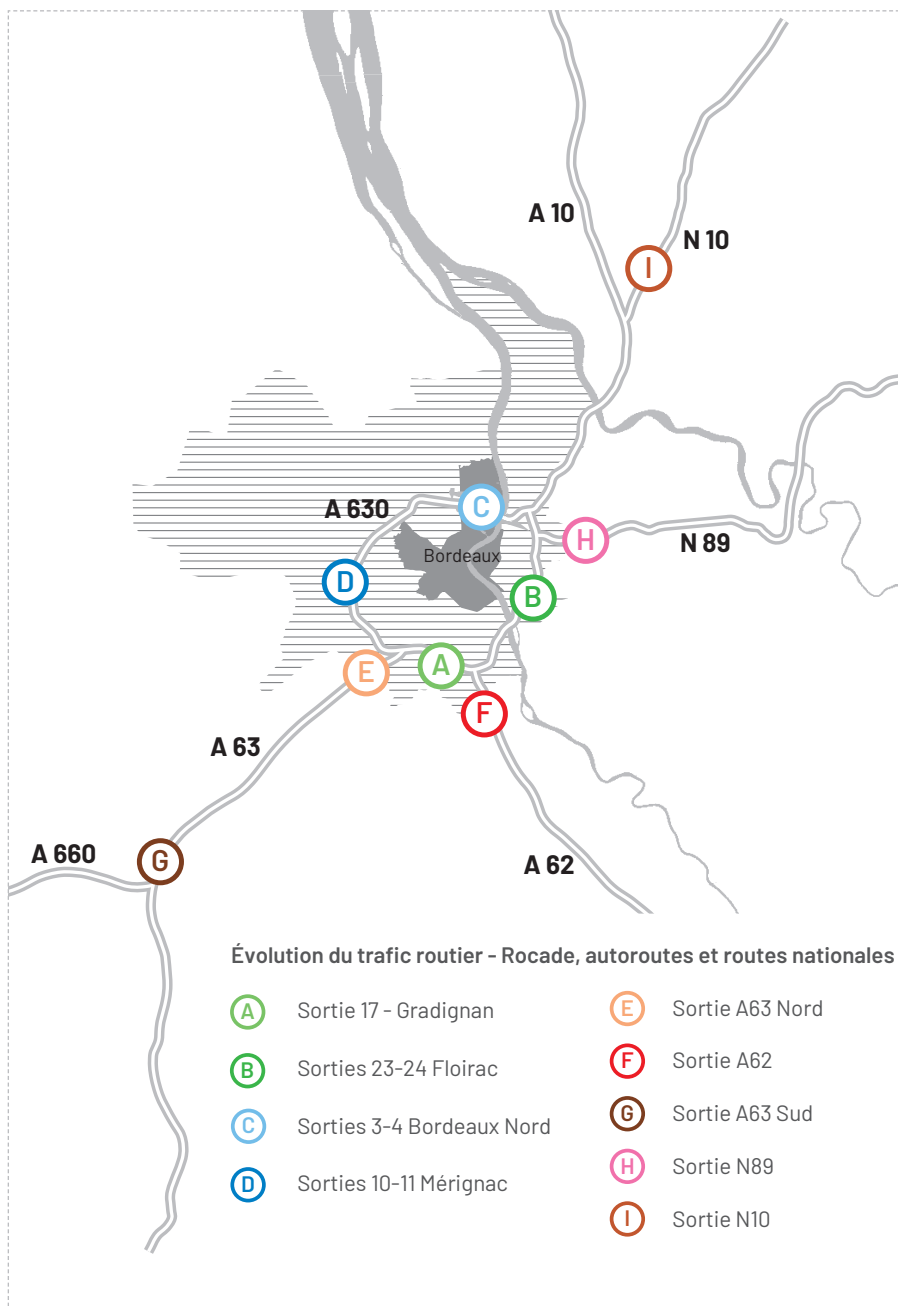
Cette dynamique dans ce secteur s'inscrit dans la lignée des années précédentes et fait suite aux travaux d'élargissement.

Le volume le plus important demeure observé sur la rocade au sud, au niveau de Gradignan, avec près de 134 000 véhicules par jour en moyenne annuelle (TMJA), mais la baisse amorcée l'an passé se poursuit.

1. Lecture des pointillés : pas de données en 2013, 2014 et 2015, la courbe est interpolée entre 2012 et 2016.

2. Données : DIR Atlantique

Carte des points de comptage



Le covoiturage via les plateformes, une pratique marginale, mais en forte croissance

Depuis 2020, l'État rassemble les données de 26 plateformes privées¹ pour suivre l'évolution du covoiturage du quotidien sur le territoire national.

Cependant, d'après l'enquête mobilité des personnes², 96 % des trajets covoiturés se font de manière informelle, sans utiliser une plateforme de mise en relation.

Au-delà des volumes qu'il est possible de relever avec ces données, ce sont donc surtout les grandes tendances qui sont intéressantes.

Ainsi, **même si elle demeure très minoritaire, la pratique du covoiturage en Gironde est un phénomène en très forte croissance** depuis plusieurs années.

En 2024, le nombre de trajets en covoiturage déclarés sur les plateformes a progressé de 127 % par rapport à 2023³, et a pratiquement été multiplié par 10 en seulement 3 ans, passant de 12 000 trajets déclarés en 2021 à plus de 114 000 en 2024.

Cette progression s'effectue surtout sur les trajets de courte distance, en particulier ceux de moins de 10 kilomètres (+ 180 % en un an), qui représentent aujourd'hui plus d'un tiers des trajets déclarés.

Près d'un trajet sur deux (46 %) est d'ailleurs effectué à l'intérieur de Bordeaux-Métropole. Hors métropole bordelaise, il s'agit principalement d'échanges avec celle-ci (39 %).



Les 10 trajets les plus covoiturés en Gironde (parmi les trajets déclarés sur les plateformes)

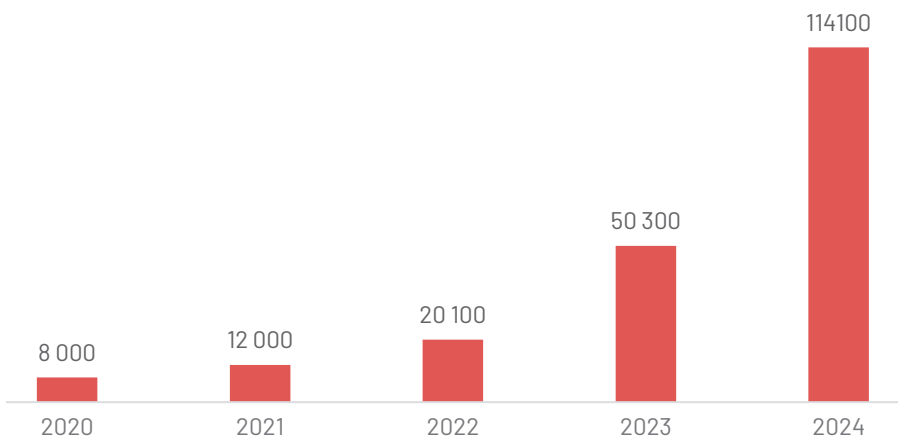
Mérignac - Mérignac
Bordeaux - Mérignac
Bordeaux - Pessac
Mérignac - Pessac
Bordeaux - Libourne
Cenon - Libourne
Bordeaux - St-André de Cubzac
Ambarès-et-Lagrave - Bordeaux
Bordeaux - Villenave-d'Ornon
Bordeaux - Bordeaux

1. Registre des preuves de covoiturage

2. SDES-Insee 2018-2019

3. Source de la page : Observatoire national du covoiturage quotidien, ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, ministère des Transports, CEREMA, Adem, GART

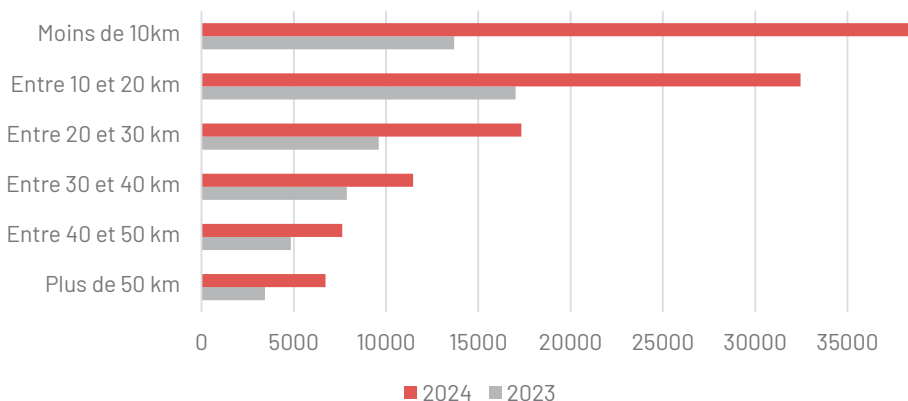
Nombre de trajets annuels déclarés en covoiturage en Gironde



Répartition des trajets déclarés en covoiturage selon la distance

+180 % le nombre de trajets déclarés de moins de 10 km.

En 2024, ils représentent 34 % des trajets déclarés, soit dix points de plus en un an.



Un million de voitures en Gironde

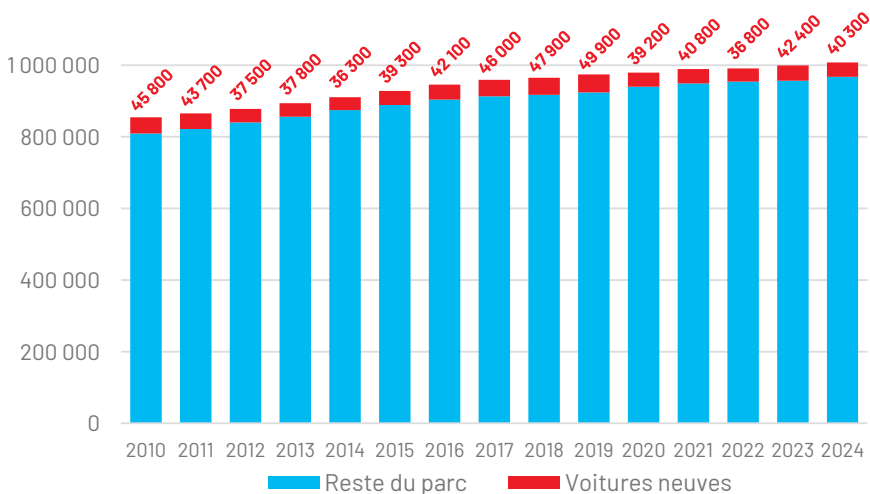
Le parc total girondin dépasse pour la première fois la barre symbolique du million de voitures en circulation (+ 1 % par rapport à 2023).¹

Néanmoins, cette **hausse est principalement corrélée à la croissance**

démographique sans hausse du taux de motorisation ; le nombre de voitures par habitant reste stable (59 voitures pour 100 girondins).

La vente de véhicules neufs est en nette baisse en 2023 (- 5 %). En revanche les acquisitions de véhicules d'occasion se stabilisent.

Évolution du nombre de voitures en circulation en Gironde



Un parc automobile girondin qui se renouvelle progressivement

En 2023, pour la première fois, les ventes de véhicules neufs à énergie hybride, électrique, et gaz avaient dépassé celles des véhicules essence et diesel cumulés.

Cette tendance s'accroît en 2024, puisque les véhicules essence et diesel ne représentent plus que 35 % des ventes de véhicules neufs, nettement moins que les seuls véhicules hybrides (41 %), dont l'augmentation des ventes

est la plus marquée parmi l'ensemble des motorisations.

Les acquisitions de véhicules d'occasion restent en 2024 majoritairement en faveur de motorisation diesel et essence. Néanmoins, les autres véhicules apparaissent peu à peu sur le marché de seconde main, et représentent en 2024 près de 15 % des ventes de véhicules d'occasion.

Le parc automobile se renouvelle donc progressivement vers des véhicules plus récents.¹

1. Données de la page : SDES (Données sur le parc automobile français, Immatriculations de véhicules routiers)

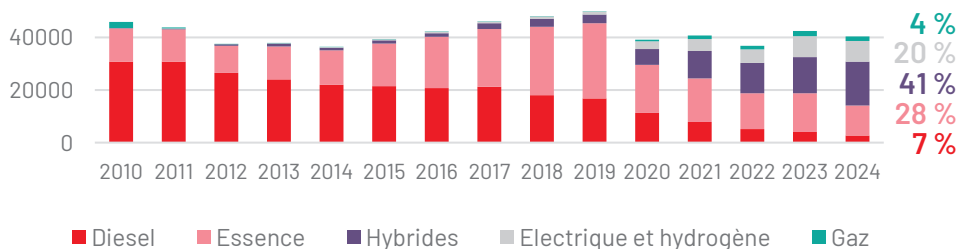
Alors que les véhicules non classés représentaient 24 % du parc girondin en 2012, ils ne représentent plus que 2 % en 2024. 2 200 véhicules de cette catégorie sont sortis du parc roulant en 2024.

À l'inverse les Crit'air E, 1 et 2 constituent désormais les trois quarts du parc girondin et 78 % du parc métropolitain.

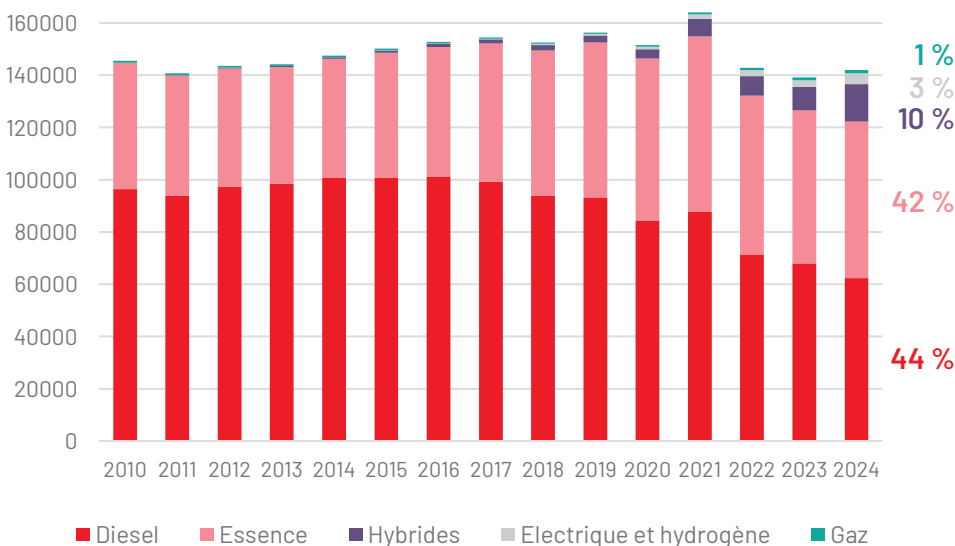
Ainsi, après une hausse jusqu'en 2017 où elles représentaient 63 % du parc total, les voitures diesel constituent en 2024 moins de la moitié du parc girondin (47 %).

Les véhicules hybrides, gaz et électriques continuent de progresser très rapidement. Avec aujourd'hui 12 % du parc automobile girondin, leur part a pratiquement doublé en deux ans.

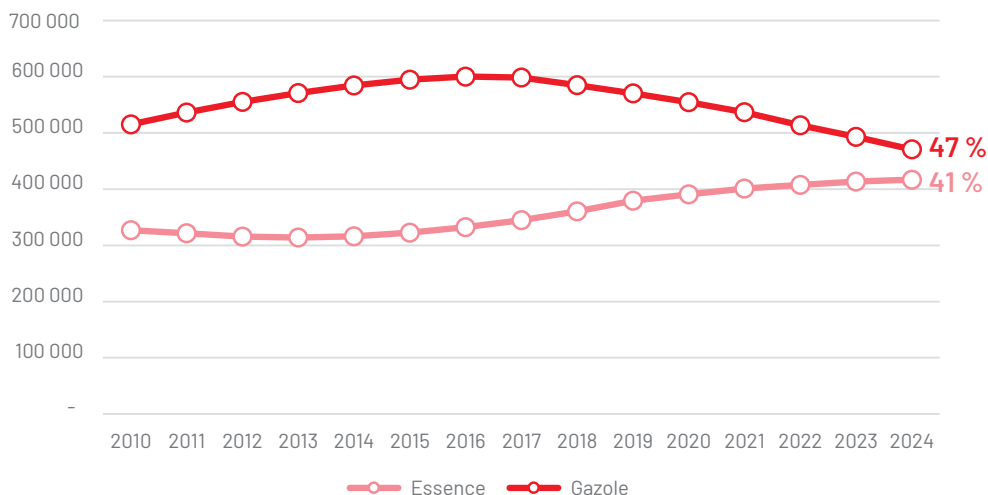
Évolution des ventes de voitures neuves en Gironde selon la motorisation



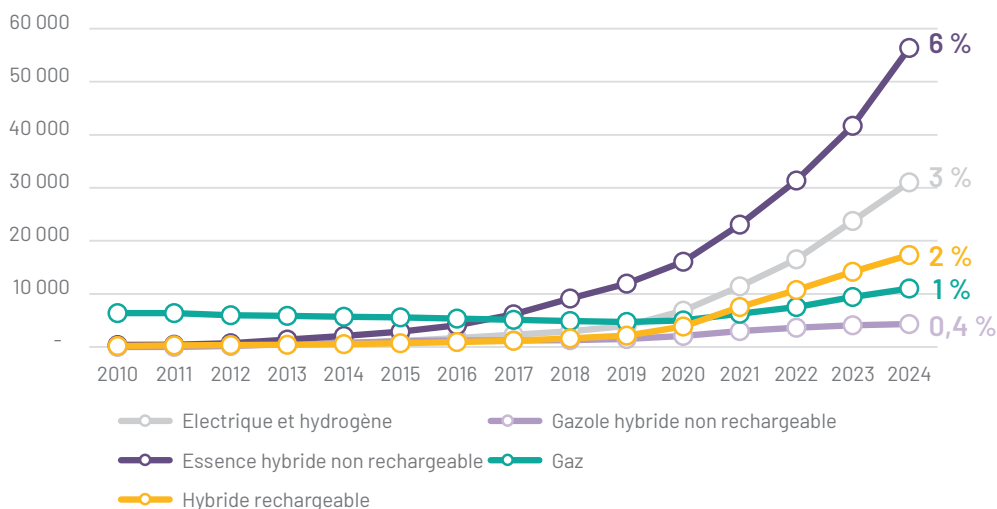
Évolution des ventes de voitures d'occasion en Gironde selon la motorisation



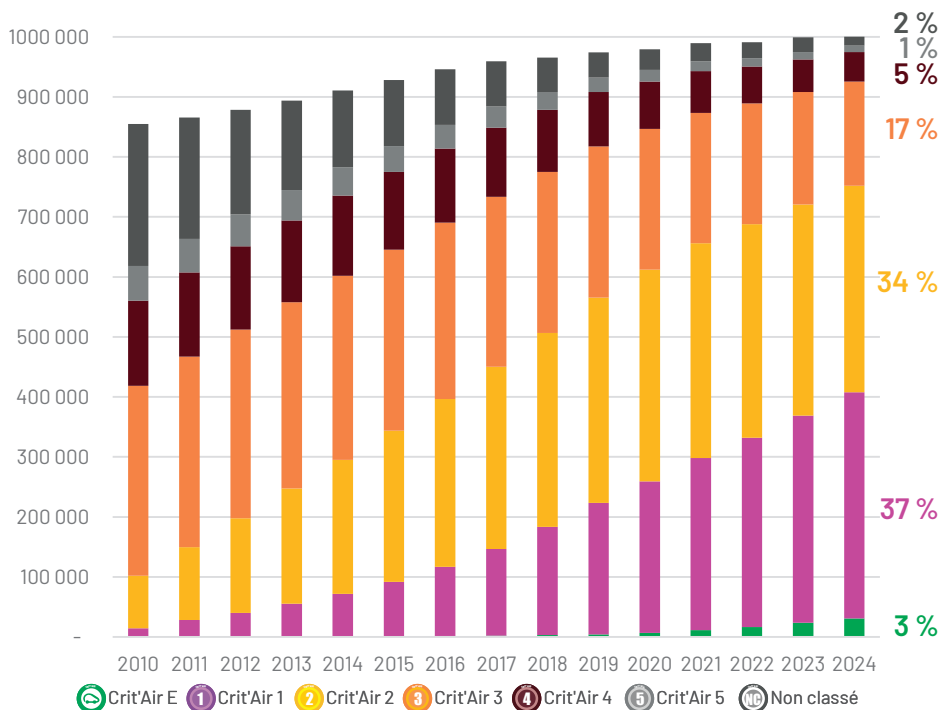
Répartition du parc total de véhicules particuliers en Gironde par motorisation (essence et gazole)



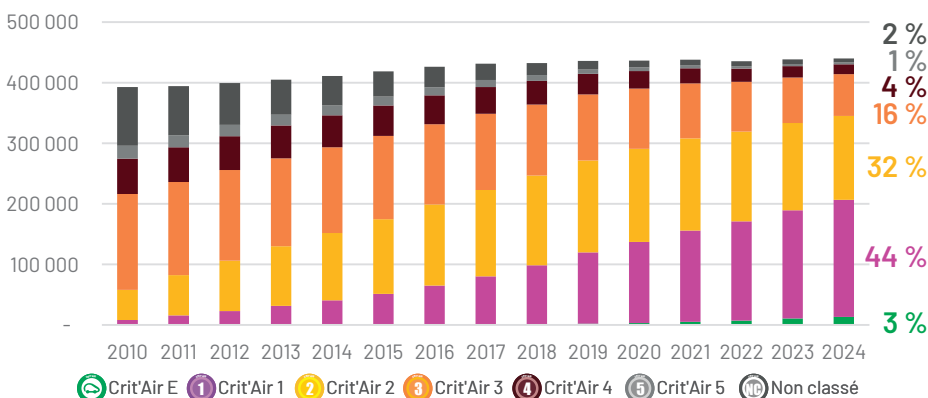
Répartition du parc total de véhicules particuliers en Gironde par motorisation (autres sources d'énergie)



Évolution du parc de véhicules particuliers en Gironde selon les vignettes Crit'Air

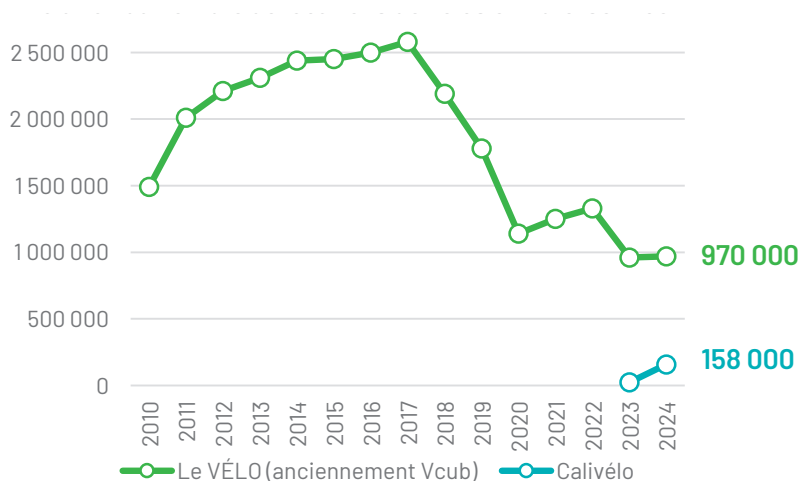


Évolution du parc de véhicules particuliers dans Bordeaux Métropole selon les vignettes Crit'Air



Le vélo

Évolution du nombre de locations de vélos en libre-service



Après une forte baisse ces dernières années, les **emprunts Vcub semblent se stabiliser autour du million de locations annuelles**.¹

D'après l'Observatoire des vélos de Bordeaux Métropole², **la pratique du vélo au global n'a en revanche cessé d'augmenter** (hors année de pandémie), sur le territoire métropolitain, marquant notamment une hausse de + 6 % en 2024.

La baisse des emprunts pourrait être expliquée par l'arrivée du free-floating

1. Sources : Open-data Bordeaux Métropole, CALI ;
cf. Bibliographie pour plus de détails.

2. <https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/Velo/Pratique/Les-donnees-de-l-Observatoire-des-velos>

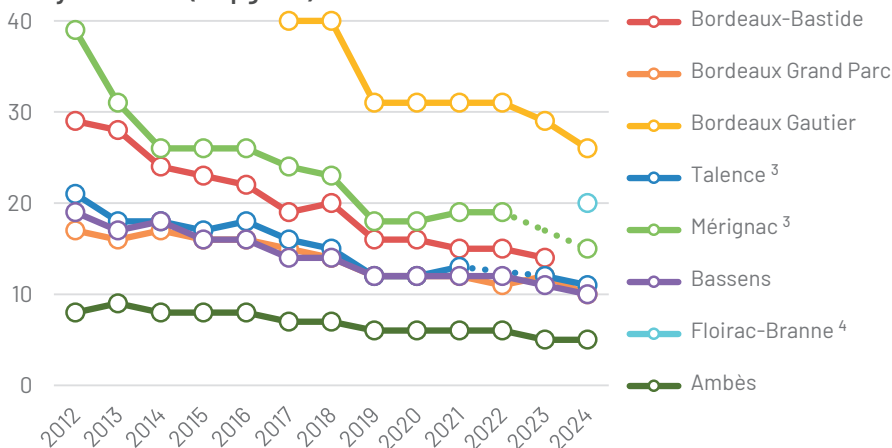
en 2017 et l'équipement des ménages métropolitains en deux roues.

L'année 2024 est également la première année complète pour le service de location de la Communauté d'Agglomération du Libournais, **Calivélo**. Avec près de 160 000 emprunts, le service rencontre un franc succès.

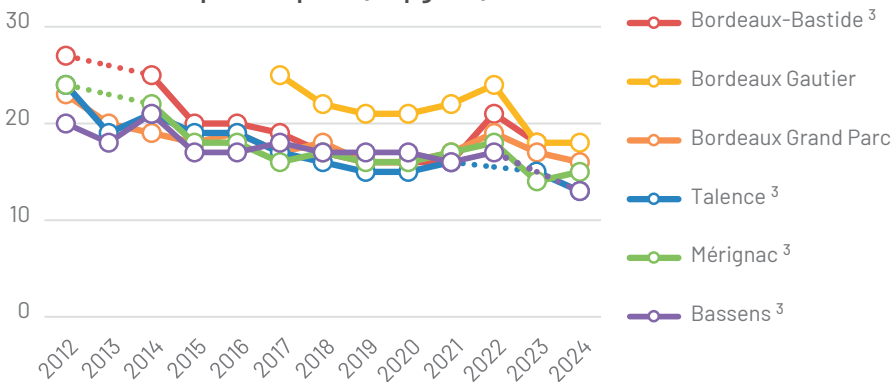


La qualité de l'air

Dioxyde d'azote (en $\mu\text{g}/\text{m}^3$)



Particules en suspension pm10 (en $\mu\text{g}/\text{m}^3$)



La qualité de l'air s'améliore

Stables depuis la sortie de pandémie, les concentrations en dioxyde d'azote confirment la baisse amorcée en 2023 sur l'ensemble des stations du réseau.⁵

La baisse la plus marquée s'observe sur les stations situées à proximité de grands axes routiers : Boulevard

Antoine Gautier à Bordeaux ou Avenue de l'Yser à Mérignac. En 2024, une nouvelle station avenue de Branne à Floirac complète le réseau de mesure.

En ce qui concerne les particules fines, les concentrations avaient nettement baissé l'an passé. Sur un rythme plus modéré, cette tendance se confirme.

3. Lecture des pointillés : pas de donnée pour l'année n, la courbe est interpolée entre l'année n-1 et l'année n+1.

4. Pas de données antérieures pour Floirac-Branne, station lancée en 2024

5. Données : ATMO - Nouvelle-Aquitaine

Bibliographie

Sources

ALEC Nouvelle-Aquitaine. (2025) *Observatoire Régional de l'Énergie, de la biomasse et des gaz à effets de serre.*
URL : <https://oreges.arec-nouvelleaquitaine.com/energie-et-gaz-effet-de-serre>

BAIA, COBAS, Transdev Bassin d'Arcahon. (2025). *Rapport d'activité 2024.*

Bordeaux Métropole. (2025). *Observatoire des vélos de Bordeaux Métropole.* URL : <https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/Velo/Pratique/Les-donnees-de-l-Observatoire-des-velos>

CALI. (2025). *Rapport de Développement Durable de la CALI – Synthèse 2024*

GPMB. (2025). *Rapport d'activité 2024.*

Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, ministère des Transports, CEREMA, Ademe, GART. (2025). *Observatoire national du covoiturage quotidien.*

Région Nouvelle-Aquitaine. (modifié le 18 nov. 2024). *Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable de la Région Nouvelle Aquitaine – Stratégie Détaillée Climat Air Énergie*

SDES, INSEE. (2019). *Enquête mobilité des personnes 2018-2019.*

Données

ATMO Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, CALI, COBAS, Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, DIR Atlantique, Grand Port maritime de Bordeaux, INSEE, ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, ministère des Transports, SDES, SNCF, Union des Aéroports français.