

TRANSPORT MOBILITE RESEAUX

Document de travail

Sauveterre de Guyenne



Metropolis, atelier d'urbanisme / CHARLOT, paysagiste / GLOBAL, environnement / ATIS
Conseil, économie

UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE ORIENTEE VERS LE TOUT VOITURE

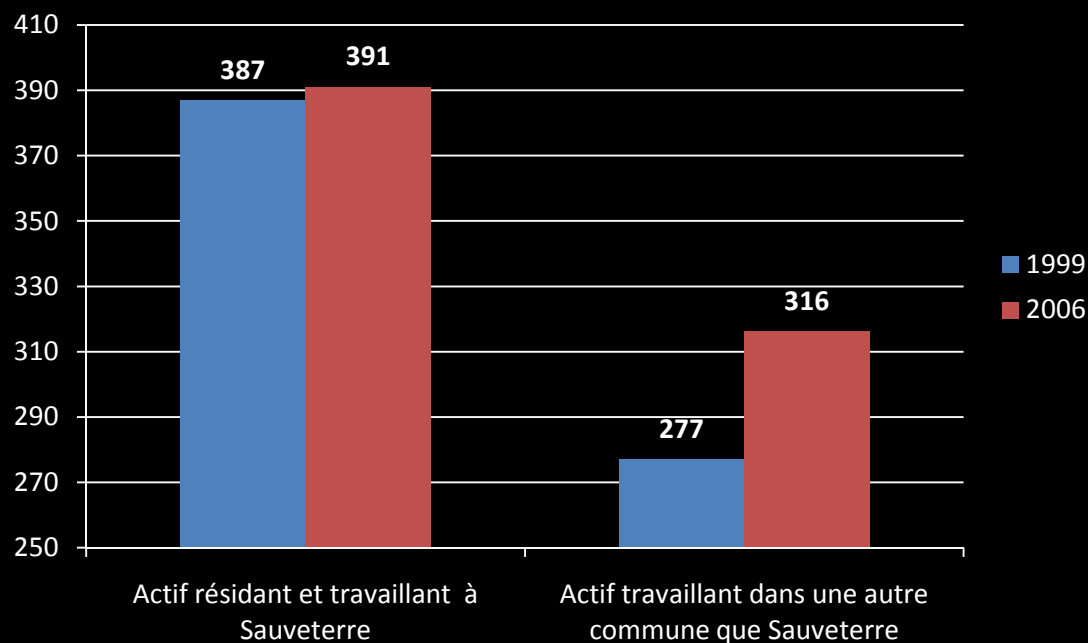
- Une croissance de la population de 3,67% entre 1990 et 2007
- Une Croissance du nombre d'actifs travaillant à l'extérieur de Sauveterre
- Un bassin d'un peu plus de 1000 emplois en 2006
- Sauveterre représente 44,2% des emplois et 48,7% des emplois salariés de la CDC
- Une utilisation de la voiture systématique dans les déplacements quotidiens



- Une part importante de poids lourds dans le trafic journalier des départementales
- Un nombre important de véhicules légers quotidiennement sur les départementales (2008)
- RD670 : $3200 \leq \text{véhicules} \leq 3950$
- RD672 : $1120 \leq \text{véhicules} \leq 3750$
- RD671: 2200 véhicules
- Un nœud routier important de changement de direction

UNE PLACE POUR LES TRANSPORTS ALTERNATIFS

Evolution du lieu de travail des actifs



- **Croissance globale du nombre d'actifs entre 1999 et 2006 : 668 à 714**

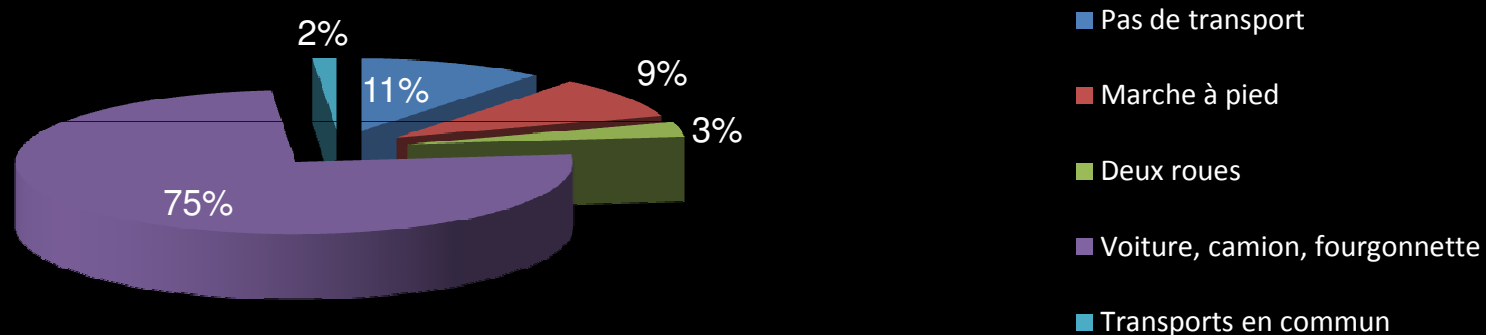
- **Croissance du nombre d'actifs travaillant à l'extérieur de Sauveterre : des flux pendulaires quotidiens**

- **Question des déplacements sur Sauveterre ?**

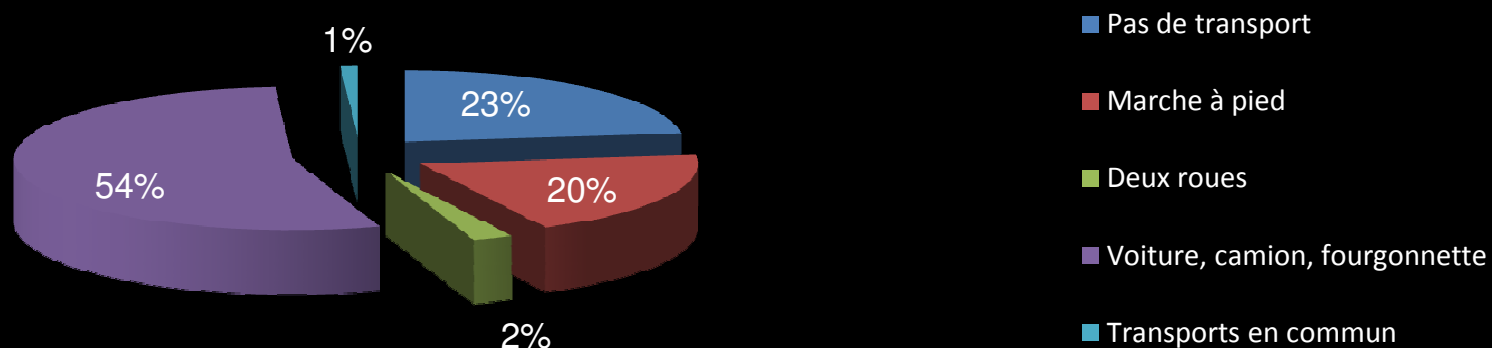
- **Accès, desserte, stationnement, sécurité des déplacements, ...**

UNE PLACE POUR LES TRANSPORTS ALTERNATIFS

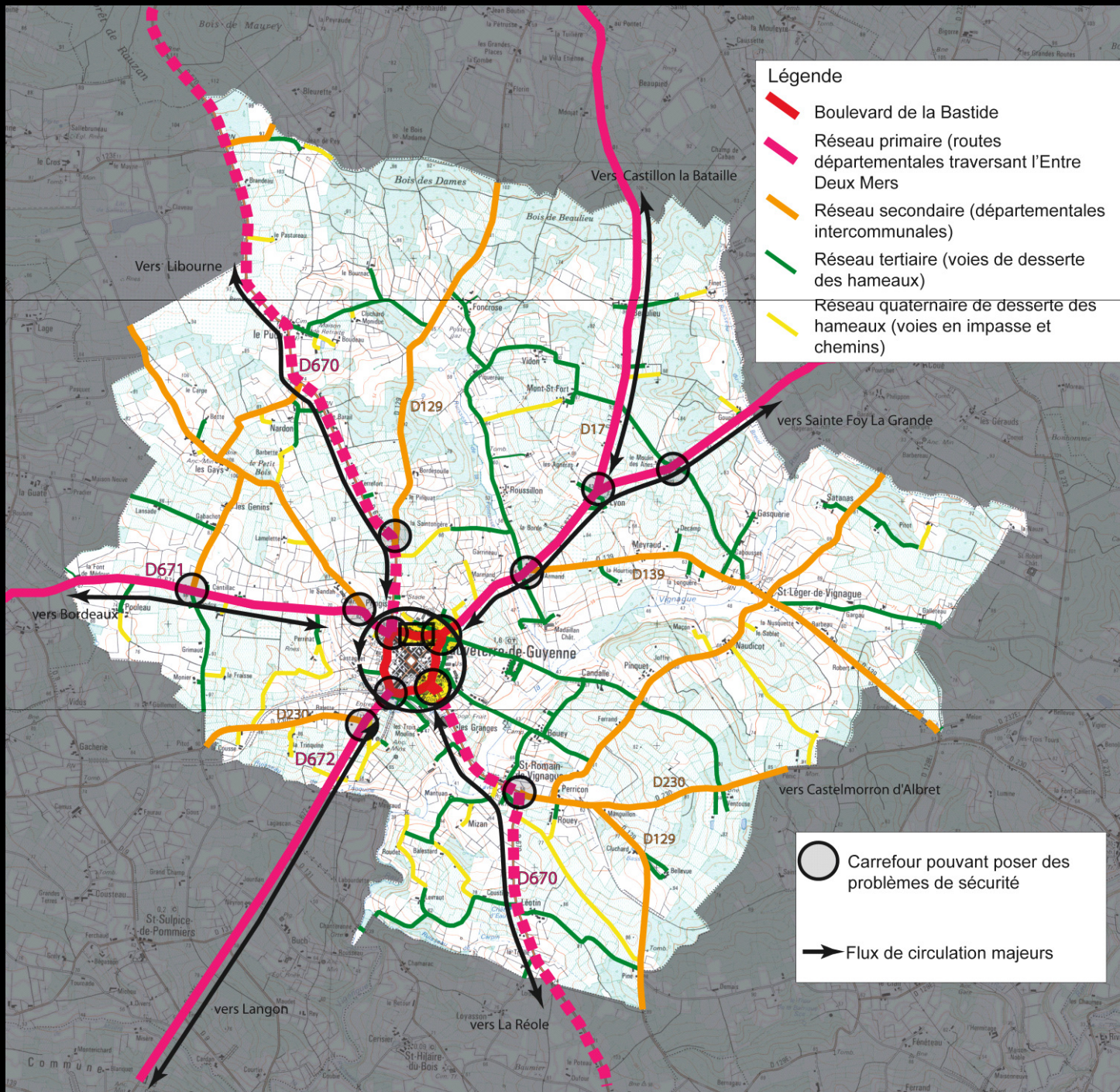
Moyen de transport domicile/travail utilisé par les résidents du canton de Sauveterre de Guyenne (2007)



Moyen de transport domicile/travail utilisé par les résidents du canton de Sauveterre de Guyenne pour aller travailler au sein de leur commune (2007)



LE RESEAU ROUTIER



• 9 départementales n'ayant pas le même statut :

• RD670 : application de l'amendement Dupont (recul de 75m des constructions par rapport à l'axe de la voie) et itinéraire « convois exceptionnels »

- Hiérarchie des voies (structurantes, alternatives, apaisée) mais inadéquation du statut de l'équipement routier par rapport aux flux générés par l'urbanisation (exemple liens Bastide Saint Romain de Vignague)

- schéma de circulation cyclable : Piste cyclable Lapébie et d'aménagement cyclable le long des voies inter-quartier

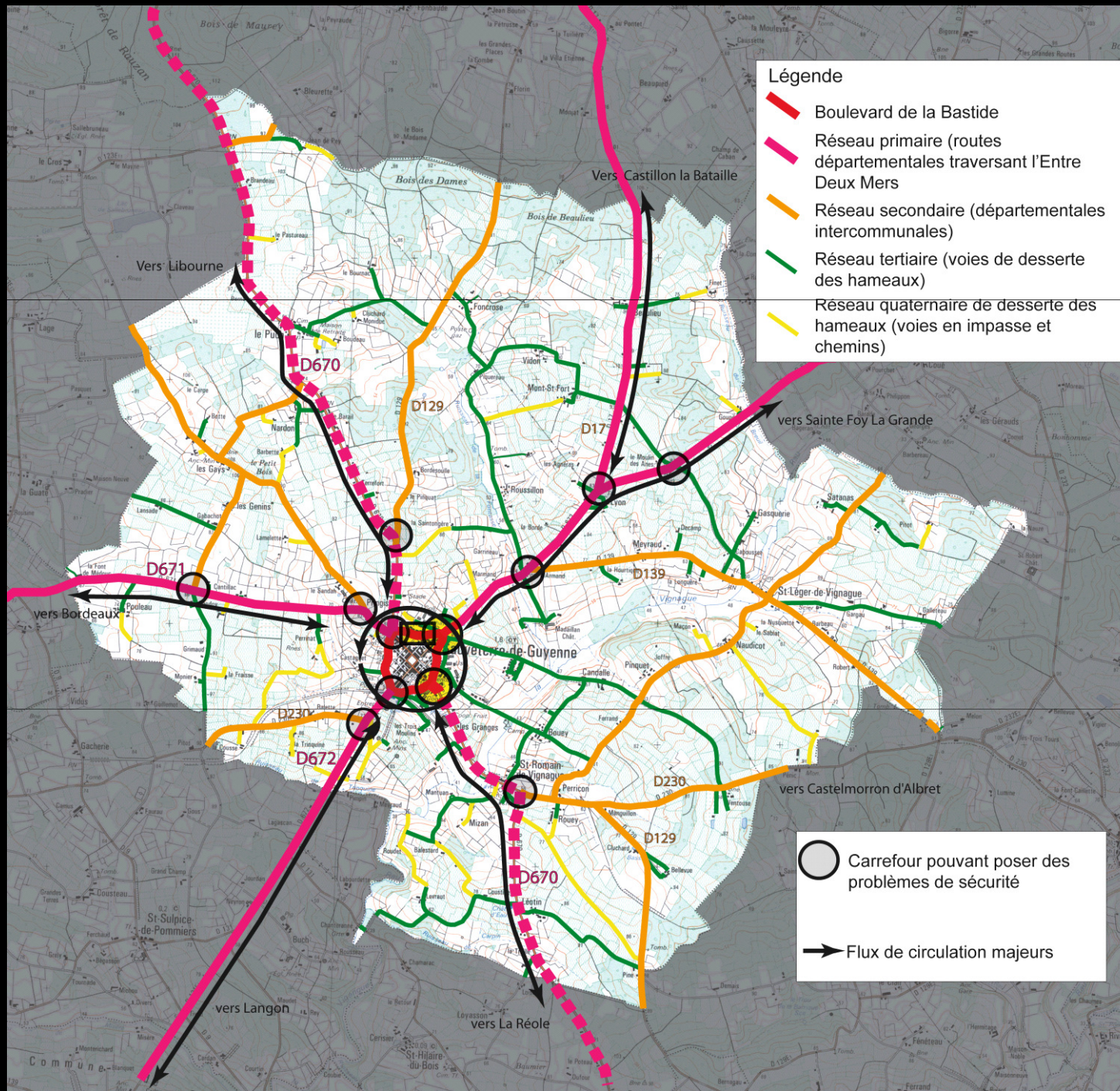
- visibilité et sécurité de certains carrefours / des carrefours dangereux restent à traiter

- arrêts de bus (cf. plan transport Trans-Gironde)

- des espaces publics partagés

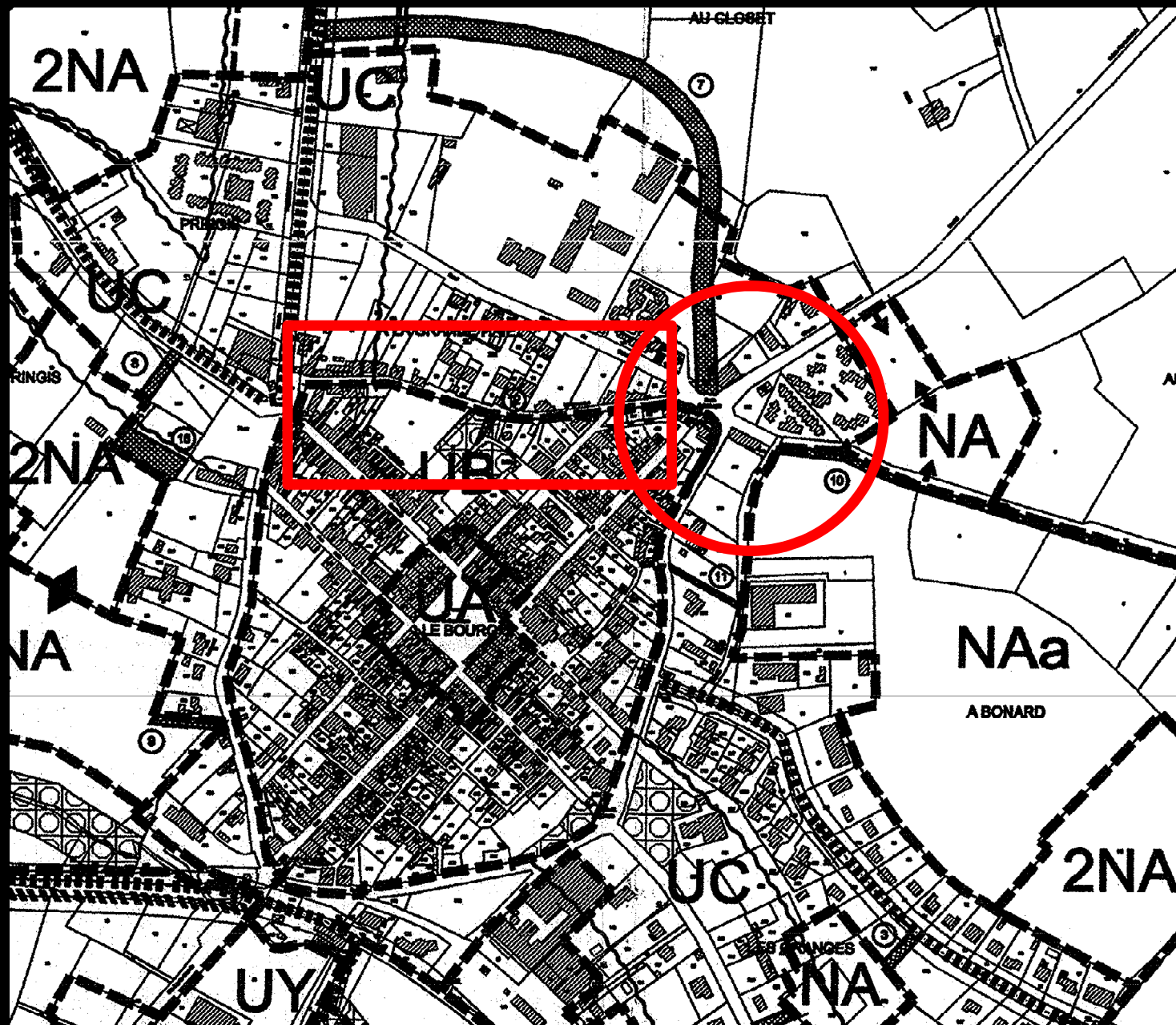
- traitement des entrées d'agglomération et certains espaces publics

LE RESEAU ROUTIER



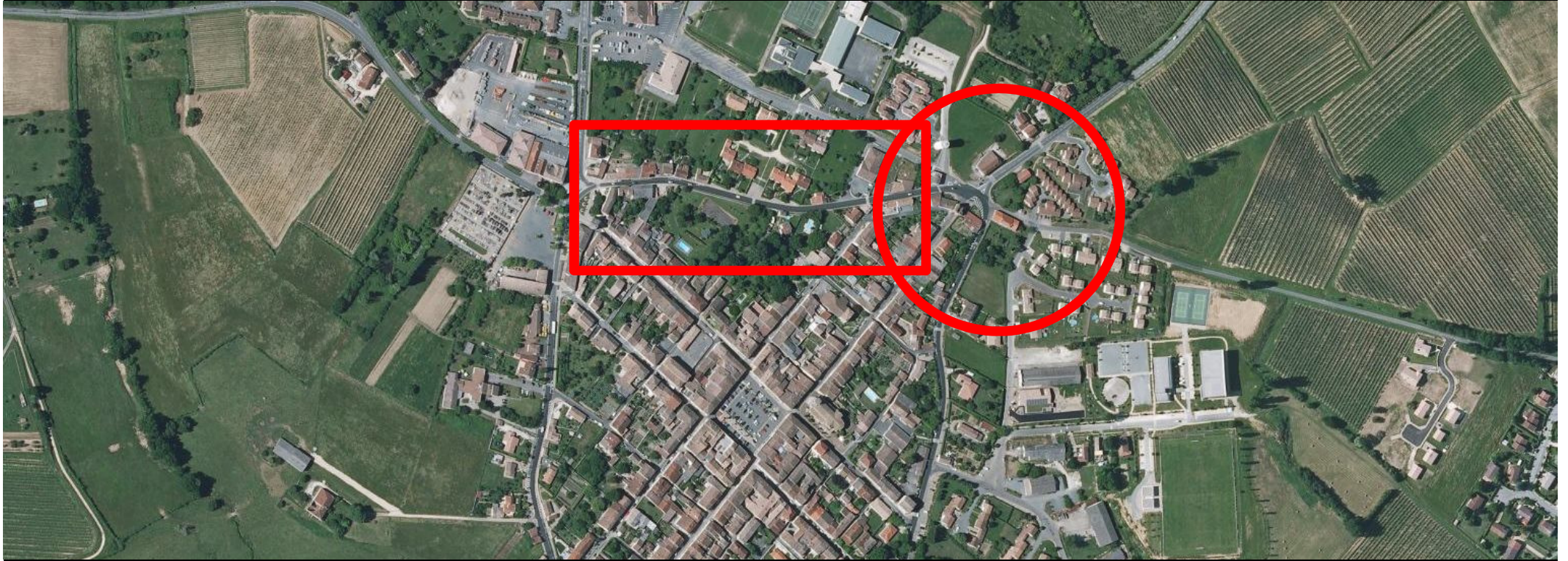
- « Le plus beau rond point de France », l'îlot central étant la bastide
- Sens unique sur plus d'un kilomètre
- Des emprises publiques qui varient selon les secteurs
- Hypothèse d'un plan de circulation pour éviter « de faire le tour »
- Eviter les itinéraires intelligents de délestage qui créés une insécurité sur les réseau secondaire

LE RESEAU ROUTIER :



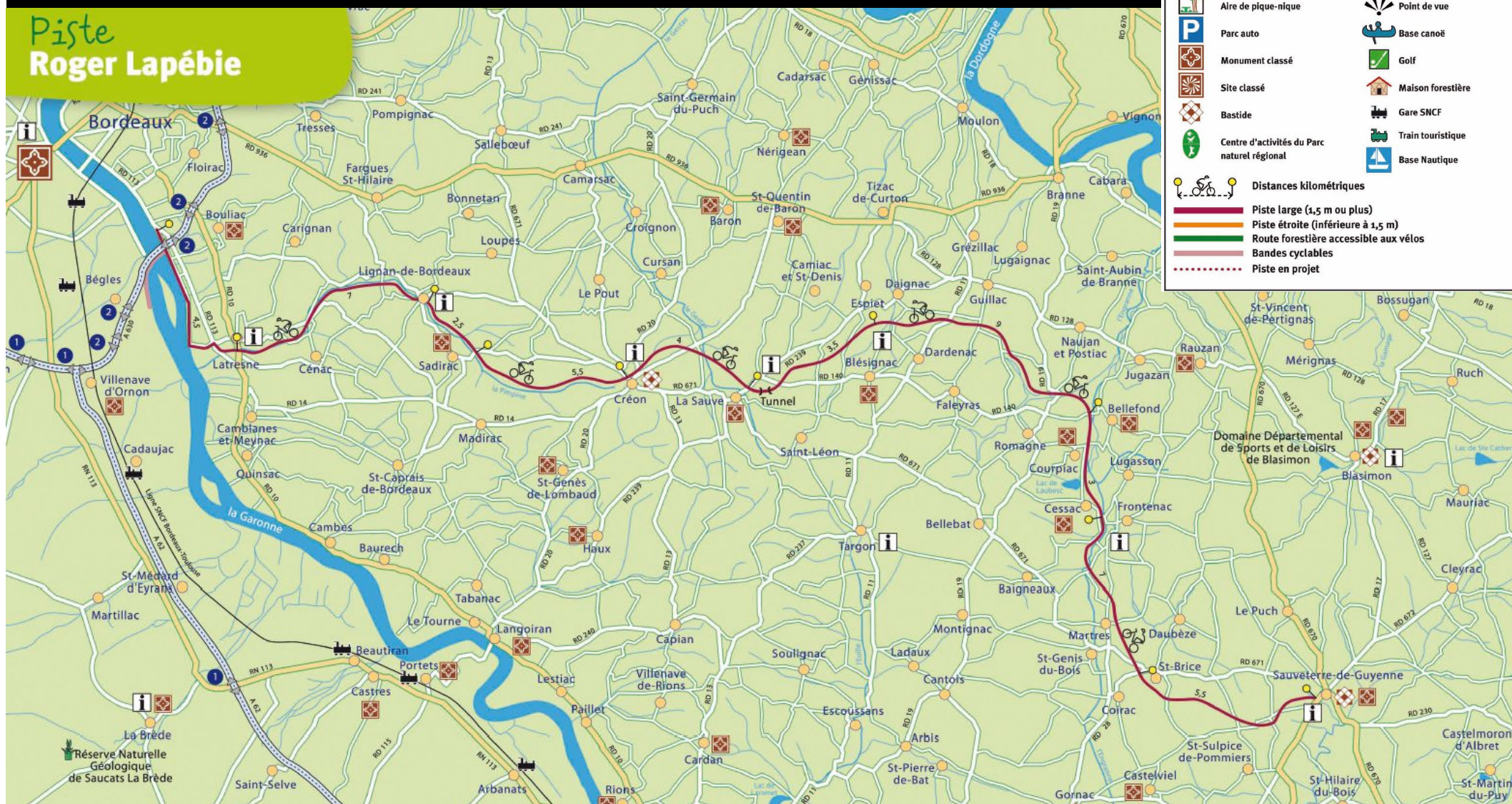
- Question de l'emprise publique

LE RESEAU ROUTIER



LE RESEAU ROUTIER : piste cyclable

Piste Roger Lapébie



TRANSPORT EN COMMUN

3 lignes de bus

- Bordeaux-Sauveterre via Targon (403) : 1 aller-retour
- Libourne-Sauveterre (317) : 3 allers-retours par jour / connexion gare avec ligne TER
- La Réole-Sauveterre (510) : 9 allers-retours par jour / connexion gare avec ligne TER



DES MODALITES DE TRANSPORT PUBLIC AU SEIN DE LA CDC

Au sein de la commune :

**service de ramassage scolaire
minibus du centre de loisirs**

Au sein de la CDC :

Minibus ?

Service à la demande ?

Une aide existante pour les demandeurs d'emplois ?

La carte sésame

Le Conseil Régional met en place un dispositif tarifaire d'aide à la mobilité des Aquitains pour faciliter la recherche d'emploi et l'accès au transport en commun sur les lignes ferroviaires et routières régionales (75% de réduction dans la limite de 12 allers-retours)

- Les demandeurs d'emploi de moins de 26 ans, sans ressources, non étudiant et en projet d'insertion.**
- Les demandeurs d'emploi percevant une indemnité d'assurance chômage ou de solidarité inférieure à 80% du SMIC (brut) en vigueur.**

Aide aux déplacements du Pôle Emploi : participation aux frais engagés dans le cadre d'actions de recherche ou de reprise d'emploi

UN CADRE LÉGAL ET UNE JUSTIFICATION THÉORIQUE DE L'INTERVENTION PUBLIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Art. L.110 du Code de l'Urbanisme

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences.

Afin

(...)

- d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources,

- de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles

(...)

- de rationaliser la demande de déplacements,

les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.

Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement ».

Etude de Marc Wiel sur le lien entre la mobilité des personnes et les ressources dont elles disposent

- ressources physiques. Les personnes de moins de 25 ans et celles de plus de 75 ans constituent à ce titre des populations plus captives en termes de mobilité

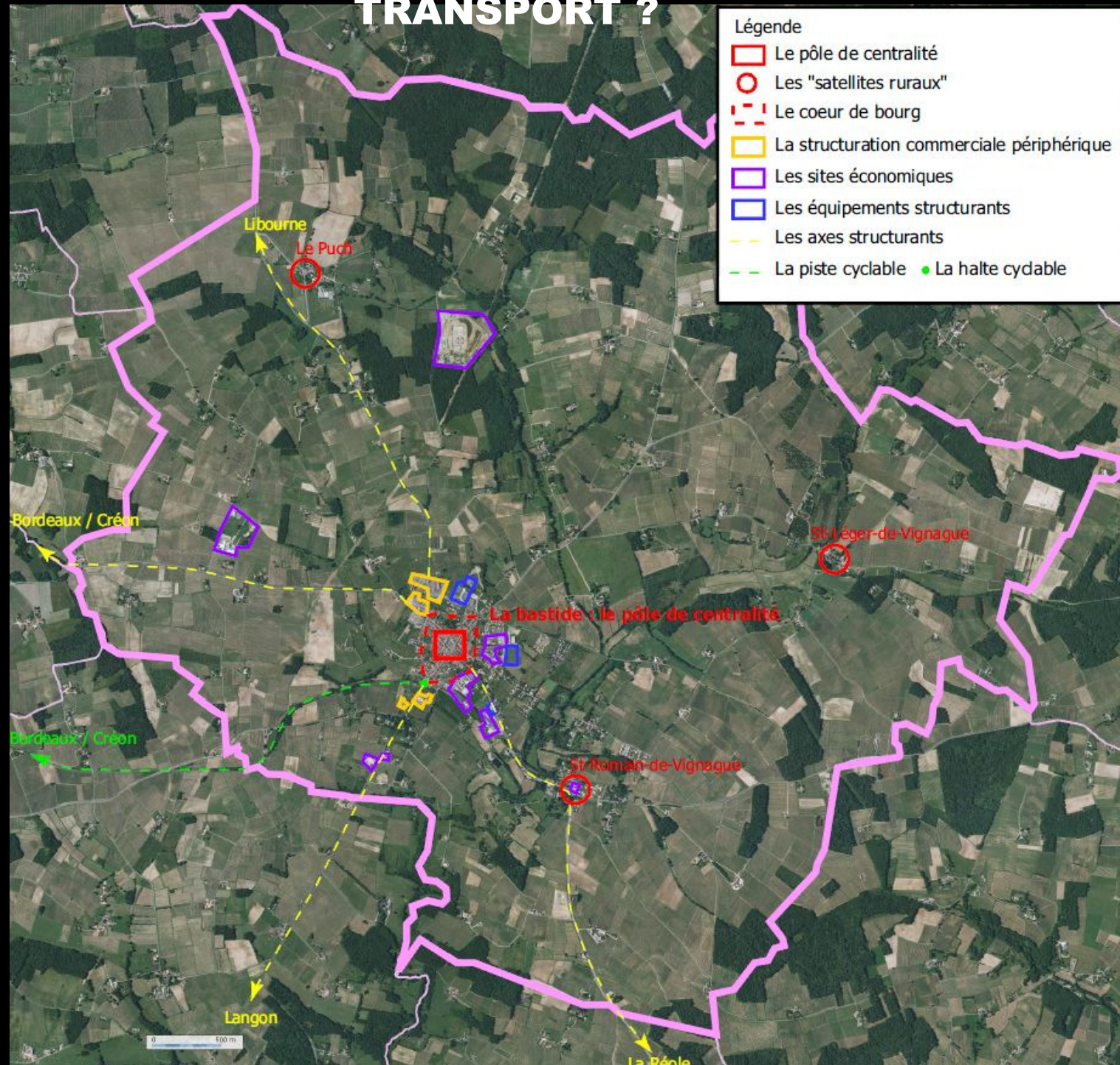
- ressources financières. Plus le niveau de revenu est élevé, plus la mobilité tend à être important (en même temps personnes à faibles revenus sujets à une plus grande utilisation des transports en commun)

- « valeurs » inhérentes aux personnes les conduisent à faire certains choix impactant leur mobilité (sensibilité écologique, goût pour la mobilité individuelle...).

QUELS SONT LES BESOINS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT ?

- Connexion au secteurs d'emplois qui se situent sur les aires urbaines de Bordeaux, Libourne, Langon-La Réole, Castillon et plus loin vers le Lot et Garonne voir Bergerac**
- Desserte des équipements publics structurants et les équipements drainant un nombre d'emplois important : maison de retraite, groupe scolaire, collège, les équipements sportifs ...**
- Desserte des activités en général comme la cave, le centre commercial, les châteaux viticoles, ... et les services.**
- Desserte des secteurs où la proportion de logements sociaux et de faibles revenus est importante et des secteurs où l'on observe une fragilité des personnes qui y résident : lien entre quartier et la bastide (Rôle de la bastide)**
- Création d'un réseau de cheminements doux, en connexion avec la bastide, les sentiers de randonnées existants et en lien avec le tourisme et les zones à urbaniser ou voies à requalifier dans les quartiers existants**

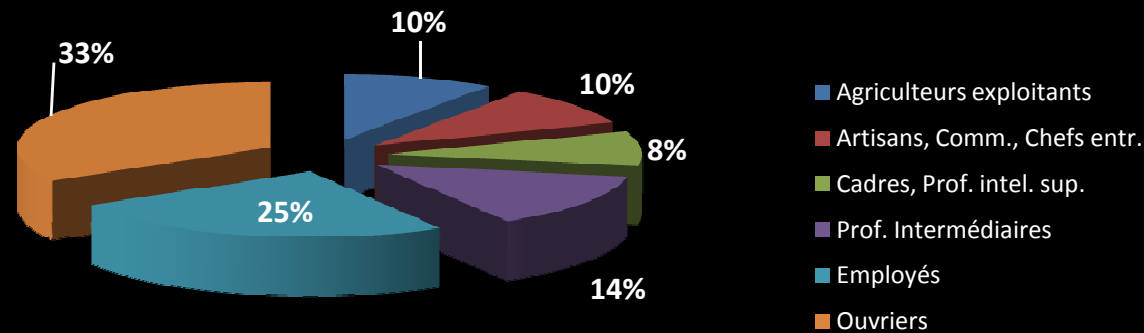
QUELS SONT LES BESOINS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT ?



QUELS SONT LES BESOINS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT ?

Un besoin de desserte des secteurs où la proportion de logements sociaux et de faibles revenus est importante et des secteurs où l'on observe une fragilité des personnes qui y résident (retraités, personnes qui touchent l'AAH, l'API, le RSA, ou qui sont au chômage)

Catégories socioprofessionnelles (actifs occupés 15-64 ans) en 2006



Forte proportion de retraités

Taux de chômage inférieur à celui de la moyenne girondine (7,3% contre 11,5% en Gironde)

Nombreux logements sociaux ou à loyers modérés dans la bastide et au sud est de celle-ci

LES CONNECTIONS

un document d'urbanisme a restructurer pour y apporter de la cohérence et de la qualité :

- cohérence = améliorer le fonctionnement des quartiers entre eux, améliorer la desserte du centre-ville
- qualité = amélioration globale du cadre de vie de l'habitant

