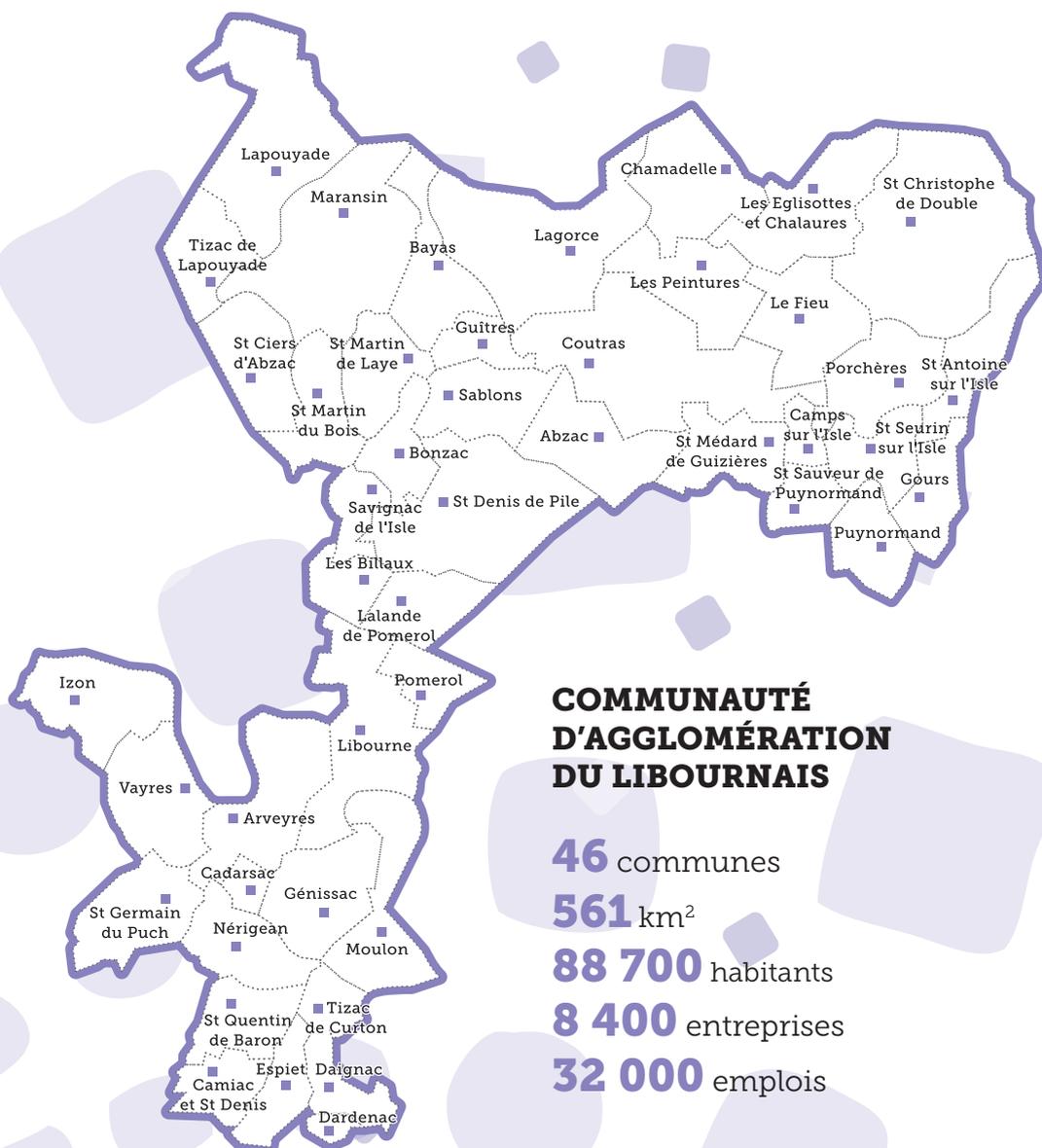


Avec La Cali

Bâtissons les transports de demain



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU LIBOURNAIS

46 communes

561 km²

88 700 habitants

8 400 entreprises

32 000 emplois

◆ Pourquoi un Schéma Directeur des Transports Collectifs ?

Face aux enjeux environnementaux qui nous invitent à limiter l'usage de nos véhicules individuels, aux besoins de déplacements croissants, et à la volonté des habitants d'accéder aux commerces et services à un coût raisonnable, il est devenu nécessaire de se doter d'un réseau de transports en commun cohérent répondant à ces besoins de mobilité et favorisant la cohésion du territoire.

Cette mise en cohérence nécessite la prise en compte de l'attraction qu'exerce La Cali tant sur les territoires proches comme Le Fronsadais ou le Saint-Emilionnais, que sur la Métropole Bordelaise à laquelle elle est reliée par des axes de circulation performants et une offre ferroviaire attractive.



Ne pas pouvoir se déplacer, ne pas pouvoir le faire à un prix raisonnable, c'est ne pas pouvoir travailler, étudier, accéder aux commerces et services,...

La Cali a pris la mesure de ces problèmes et sait que ses habitants attendent des réponses, même s'ils ne vivent pas dans un périmètre qui peut être desservi par un transport de type urbain.

C'est pour construire ces réponses que nous avons engagé le schéma directeur des transports collectifs : il nous permet de nous appuyer sur une analyse fine de l'existant qui nous amènera à repenser notre organisation en matière de transports collectifs, notre manière de concevoir l'offre de mobilité. Nous ferons preuve d'innovation, mais nous déploierons également des outils simples, des propositions concrètes.

Partir des besoins de chacun, c'est la bonne méthode ! C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité engager une large concertation et un dialogue fort avec l'ensemble des habitants et des acteurs concernés.

*Fabienne Fonteneau
Vice-Présidente en charge des transports*

A noter

Afin de bâtir ensemble les transports de demain sur la Cali, renvoyez-nous le questionnaire pages 7 et 8.

◆ Le territoire en quelques chiffres



46 communes

dont la ville
centre Libourne



Libourne

25 229
habitants

◆ **5 villes**

de + de 3 000 habitants

Coutras, Izon, Saint Denis de Pile,
Vayres, Saint Seurin sur l'Isle

◆ **14 communes**

entre 1 000 et 3 000 habitants

◆ **26 communes**

- de 1 000 habitants

58% des communes ont - de 1 000 habitants, ce qui implique :

- Faibles densités d'habitation
- Couverture difficile en lignes de bus régulières
- Recours à des solutions plus souples et plus adaptatives nécessaires (transport à la demande par exemple).



22 000 jeunes
de 19 ans et moins

dont **47%**

concentrés dans les 6 villes
de + de 3 000 habitants

La concentration des moins de 19 ans dans les villes est, pour une grande partie, la conséquence de l'arrivée de jeunes ménages venant de la Métropole Bordelaise.



16 000 personnes
de 65 ans et plus

dont **53%**

concentrés dans les 6 villes
de + de 3 000 habitants

La concentration des personnes âgées dans ces mêmes villes est souvent le fait d'une réduction de leur autonomie qui les incite à se rapprocher des centres urbains où elles trouvent davantage de services de proximité que dans les secteurs ruraux.



38 357 ménages

dont **13%**

ne possèdent pas de voiture

La tendance actuelle à cette recentralisation des services, auparavant disponibles dans tous les centres-bourgs, oblige ainsi les habitants des milieux ruraux à se déplacer davantage.



Territoire en développement

Entre 2008 et 2013 :

+0.9% d'accroissement de la population
dont 0.6% favorisé par le développement de
la métropole bordelaise.

En complément des réseaux de transports en milieu urbain, il sera donc nécessaire d'offrir aux secteurs excentrés des moyens de déplacements permettant l'accès à ces polarités.

L'existence d'une offre de transport collectif dans les territoires peu denses constitue un élément important de fixation des populations, en particulier pour les habitants aux revenus les plus modestes.



Revenu médian des ménages (salaire tel que la moitié des salariés de la population considérée gagne moins et l'autre moitié gagne plus.)
qui diminue avec l'éloignement de la métropole

21 280 € Sud du territoire

18 101 € Nord-Est du territoire

◆ La mobilité liée au travail

20 338 déplacements quotidiens au sein de La Cali.



11 293

habitants de La Cali se déplacent au sein de leurs communes de résidence

9 045

quittent leur commune pour aller travailler au sein d'une autre commune de La Cali



1 habitant sur 3 se rend à Libourne



Ceci renvoie à des déplacements sur des faibles distances où les transports en commun, le vélo ou la marche à pied sont pertinents.

21 550 déplacements entrants/sortants de La Cali.



8 606 entrants

38% depuis les territoires du Fronsadais et du Saint Emilionnais

28% depuis la Métropole Bordelaise

15% depuis la Dordogne



12 944 sortants

50% vers la Métropole Bordelaise

18% vers le Fronsadais et le Saint Emilionnais

6% vers la Dordogne

A noter

Tous ces déplacements, internes et externes au territoire d'étude, se caractérisent par une forte dispersion, ce qui renvoie à la nécessité de prioriser et donc de hiérarchiser l'offre de transport (entre dessertes structurantes, dessertes affluentes, transport à la demande, covoiturage, ...)

Un des enjeux du Schéma Directeur des Transports Collectifs (SDTC) est aussi de favoriser les modes alternatifs à l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements liés au travail.

Quels usages sur La Cali pour les déplacements domicile-travail ?

4%

covoiturage

3%

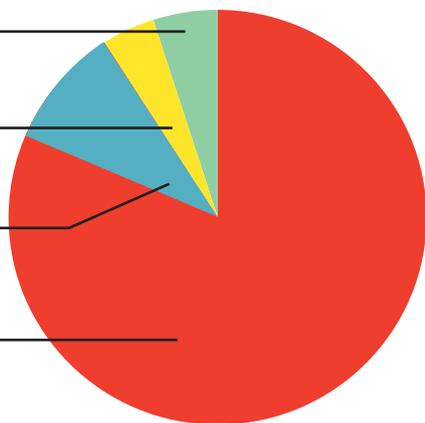
transport collectif

8%

autres modes (piétons, vélos...)

85%

voiture individuelle



Deux partenariats clés de La Cali :

- Avec la Région Nouvelle Aquitaine pour favoriser le développement de l'usage des transports collectifs routiers et ferrés comme offre alternative à la voiture individuelle.
- Avec le Conseil Départemental de la Gironde pour le développement du covoiturage. covoiturage.transgironde.fr

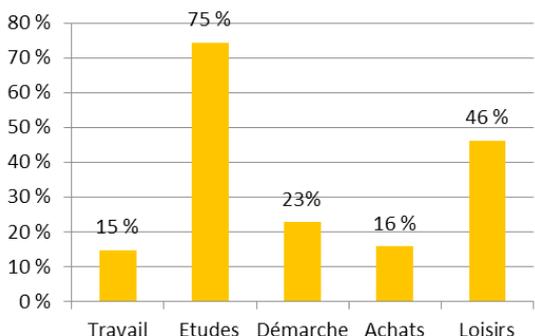
Parallèlement aux actions directement portées par La Cali et ses partenaires institutionnels, il est aussi important de mobiliser les initiatives privées à travers le développement et l'accompagnement de Plans de Déplacements d'Entreprises et d'Administrations (ensemble de mesures visant à favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle).

Le covoiturage et le transport collectif se situent à des niveaux trop faibles. Leur développement constitue un enjeu fort du Schéma Directeur des Transports.

◆ Les pratiques et besoins de déplacements sur La Cali

Une enquête menée en vue d'identifier les pratiques et les besoins de déplacements de la population de La Cali a été réalisée entre le 15 mai et le 7 juin 2017 par téléphone et par Internet. Elle a permis d'obtenir **510 réponses** exploitables qui apportent un certain nombre d'enseignements.

Part des modes alternatifs (marche à pied, vélo, transports collectifs, covoiturage, véhicule d'une tierce personne) par rapport à la voiture individuelle.



Il est important de constater que pour les motifs de déplacement liés au « travail », aux « démarches » (administratives ou autres) et aux « achats », les modes alternatifs sont peu représentés et les marges de progression sont importantes.

Seuls les déplacements liés aux « études » et aux « loisirs » font apparaître le recours, de manière significative, à des modes de transport ayant un impact environnemental favorable !

55%

des personnes interrogées ne disposant pas d'une voiture sont des retraités.

41%

des personnes interrogées vont travailler à Libourne

> 82%

d'entre elles utilisent leur voiture

> 5%

utilisent les transports collectifs

Une grande majorité des habitants interrogés va travailler à Libourne en voiture individuelle, ce qui confirme que les transports en commun et le covoiturage sont très peu utilisés sur le territoire pour les déplacements domicile-travail.

Ceci peut être révélateur d'un déficit d'offre de transports publics.

Sous un angle plus territorial, ce déficit d'offre de transports publics pour se rendre à Libourne apparaît plus marqué dans le nord du territoire que dans le centre et le sud.

◆ Les améliorations souhaitées

12%

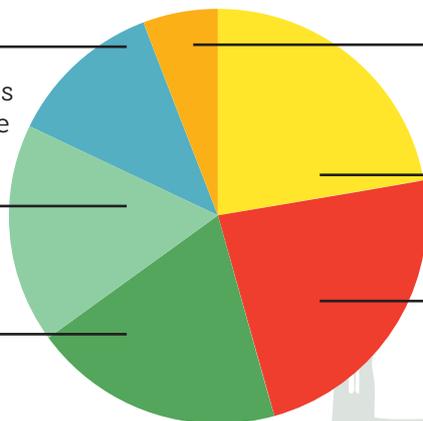
Une amélioration des dessertes vers les villes de Libourne, Coutras, St Denis de Pile, Izon

17%

Plus d'espaces réservés et sécurisés pour les vélos et les piétons

19%

Une amélioration des possibilités de covoiturage

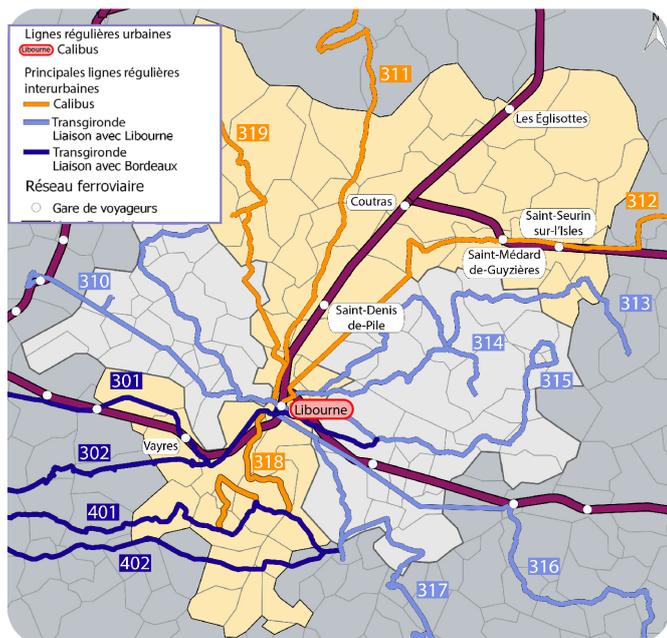


6%
Des tarifs uniques permettant l'utilisation de tous les transports

22%
Une meilleure information sur l'offre de transport

24%
Une offre de transport plus performante et en correspondance avec le TER

◆ L'offre de transport actuelle sur La Cali



1 réseau urbain de bus sur Libourne (Calibus) constitué de **5 lignes, 1 navette** circulant les jours de marché et **1 ligne** à destination de la plage des Dagueys l'été. Selon les lignes, **entre 11 et 18 allers retours quotidiens. L'usage du réseau est gratuit pour les habitants de La Cali.**

20 lignes non urbaines de bus
8 lignes Calibus
entre 2 et 3 aller-retours quotidiens (1 à 2 aller-retours le samedi et aucun service le dimanche).

12 lignes Transgironde
entre 3 et 4 aller-retours quotidiens
 Très variable selon les lignes

1 transport de personnes à mobilité réduite sur tout le territoire. 8 900 personnes transportées de janvier à fin juin 2017.

4 lignes ferroviaires (assurant, sur le tronçon commun entre Libourne et Bordeaux, une offre de **44 aller-retours quotidiens** soit une fréquence de desserte toutes les 20 minutes).

◆ Les usages

73% de la population du territoire d'étude est desservie par les offres de transport urbaines et interurbaines (ferroviaires et routières).

8 000 voyages quotidiens **hors scolaires** sont assurés par l'offre de transport collectif présente au sein de La Cali :

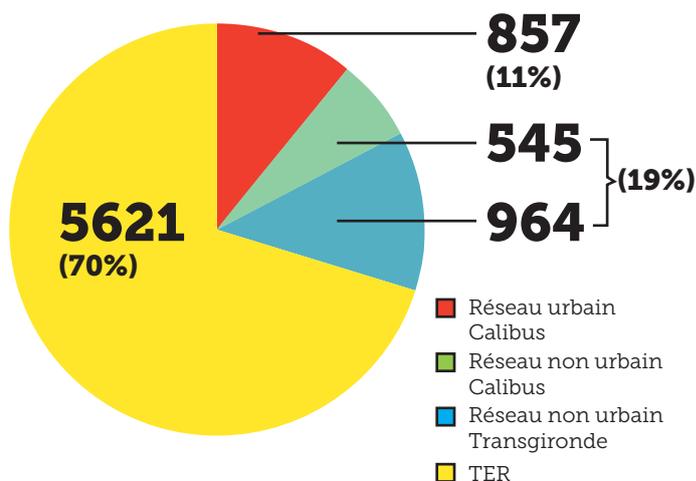
> **70%** de ces voyages sont assurés par le TER, grâce aux 8 gares qui émaillent le territoire de La Cali et à une très bonne offre ferroviaire sur l'axe Bordeaux - Libourne - Coutras (16.1% d'augmentation du trafic entre 2016 et 2018).

Ces éléments plaident en faveur d'une accessibilité renforcée aux différentes gares du territoire.

> En dehors de Libourne, l'utilisation des réseaux de bus ne représente que **19%** des transports en commun, ceux-ci étant plus adaptés aux usagers scolaires (horaires, fréquences...)

> **11%** des voyages en transport en commun sont réalisés sur le réseau de bus de Libourne.

Fréquentation quotidienne moyenne des transports en commun (hors scolaires)



A noter

Libourne est la seule commune à dépasser le seuil de densité de 500 habitants/ Km² à partir duquel peut être envisagé une offre de transport de type urbain (fréquence élevée, distance faible entre les points d'arrêts...), offre qui pourrait bénéficier aussi à des communes proches.