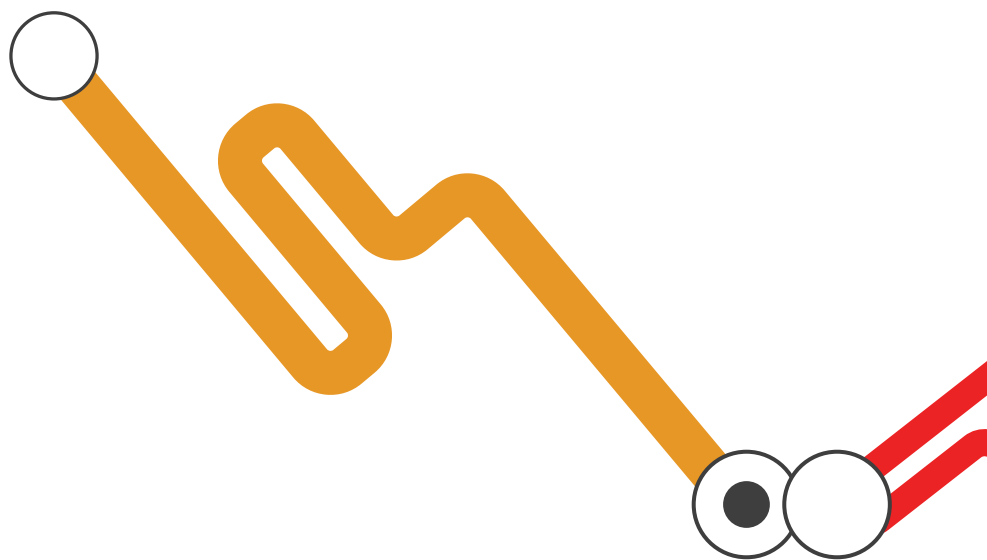




Les cahiers territoriaux de la **MOBILITÉ**

● La Haute-Gironde



TransGironde

Chef de projet : Emmanuelle LACAN (Conseil Général Gironde – urbanisme et déplacements)

Equipe de recherche Université de Bordeaux :

Ghislaine DEYMIER (IATU, ADESS-Université Bordeaux Montaigne)

Frédéric GASCHET (GREThA-Université de Bordeaux)

Guillaume POUYANNE (GREThA-Université de Bordeaux)

Equipe projet partenaires :

Thomas CHOREN (DDTM)

Nicolas POUPRY (Conseil Régional Aquitaine)

Sébastien ROUAUD (SCOT et Pays Haute Gironde)

JB ROZIER (MOUVABLE)

Didier CHENE (Conseil Général Gironde - habitat et urbanisme)

Marjorie FABRE (Conseil Général Gironde - transports)

Stéphane RADONDY (Conseil Général Gironde - transports)

Nous remercions pour leur contribution :

Florent COIGNAC (Conseil Régional Aquitaine)

Annie SALLAT DDTM

Christophe GUERRINHA (Conseil Régional Aquitaine)

Antonio GONZALEZ (a-urba)

Stéphane LEVASSEUR (INSEE)

Arnauld CUISINIER RAYNAL (Conseil Général Gironde – coopération territoires)

Sophie MAUBOURGUET (Conseil Général Gironde - économie)

Peggy RIVAILLE (Conseil Général Gironde - social)

Fernand SANCHEZ (Conseil Général Gironde – infrastructures routières)

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
--------------	---

I – INFRASTRUCTURES, USAGES ET COMPORTEMENTS 9

PORTRAIT DE TERRITOIRE	9
a) Une attractivité résidentielle désindexée du développement économique.	9
c) L'armature territoriale de la Haute-Gironde : les pôles classés par ordre d'importance	11
1. INFRASTRUCTURES ET USAGES	14
ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE	14
LE RESEAU ROUTIER	16
LE RESEAU FERRE	20
LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIER ET FLUVIAL DU CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE	24
2. LES COMPORTEMENTS DE MOBILITE	33
COMMENT SE DEPLACENT LES MENAGES DU SECTEUR HAUTE GIRONDE ?	35
a) La demande de mobilité : les disparités sociodémographiques	35
b) Une utilisation massive de l'automobile	36
c) Trois motifs prépondérants : travail, achats et accompagnement	38
d) Les heures de pointes diffèrent selon la longueur et le mode des déplacements	38
LES DEPLACEMENTS LIES AU DOMICILE	40
a) Les déplacements pour motif travail	40
Qui se déplace pour le motif travail ?	40
Quel potentiel de report modal pour le motif travail ?	42
b) Les déplacements pour motif Achats	43
Des déplacements fortement liés au domicile	44
Des déplacements au profit des commerces de proximité	44
Qui se déplace pour le motif achats ?	44
Quel potentiel de report modal pour le motif Achats ?	46
c) Les déplacements des jeunes et des personnes âgées	47
Le motif « Etudes »	47
Les déplacements des personnes âgées (65 ans et plus)	48

II – FLUX ET TERRITOIRES 51

1. LA DESCRIPTION DES FLUX : LA HAUTE-GIRONDE	51
LES FLUX AYANT POUR ORIGINE LA HAUTE-GIRONDE (SOURCE : EDGT 2009)	53
LES FLUX DE TRANSIT (SOURCE : ECR 2009)	57
LES DEPLACEMENTS A DESTINATION DE HAUTE-GIRONDE (SOURCE : ECR 2009)	57
2. LE LIEN ENTRE STRUCTURES TERRITORIALES ET MOBILITE	68
DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL (DDT) ET ACCESSIBILITE A L'EMPLOI	68
a) Données et indicateurs retenus	68
b) La portée des déplacements domicile-travail	70
Approche comparative : La Haute-Gironde face aux autres territoires girondins	70

Les disparités internes de mobilité domicile-travail en Haute Gironde : le rôle structurant de l'accessibilité à l'emploi	73
c) La géographie des flux domicile-travail sur le territoire de la Haute-Gironde	78
Bilan quantitatif des flux domicile-travail de la Haute Gironde	78
Analyse cartographique de la structure territoriale des flux de mobilité : centralités et dépendances	81
DEPLACEMENTS DOMICILE-ACHATS ET MAILLAGE TERRITORIAL DE L'OFFRE COMMERCIALE	85
a) Les déplacements domicile-achat (DDA) de la Haute Gironde	86
b) La géographie des flux domicile-achat de la Haute Gironde	87
c) La structure territoriale de l'offre commerciale	88
<u>LISTE DES CARTES</u>	92
<u>LISTE DES TABLEAUX</u>	94
<u>LISTE DES FIGURES</u>	95
<u>TABLE DES MATIERES</u>	96

INTRODUCTION

Les dernières décennies ont été marquées par un fort mouvement de périurbanisation, ainsi qu'un « émiettement » de l'urbanisation. Cette dispersion de l'urbanisation est coûteuse pour les collectivités et les habitants résidant à l'écart des axes principaux de circulation et des équipements publics : coût élevé des déplacements individuels, dépendance croissante des ménages à l'automobile, dispersion urbaine engendrant des besoins accrus en équipements. L'émiettement de l'urbanisation est également à l'origine d'une pression accrue sur les équilibres naturels (artificialisation des sols, effets de coupure...).

Dans cette situation, certains plaident pour un autre modèle de développement urbain, qui rapproche l'habitat, les équipements et les services, l'activité économique. Ces modèles sont la « Ville Compacte », qui suppose l'intensification de l'urbanisation et le remplissage des vides urbains, ou encore le « polycentrisme en réseau », qui nécessite de concentrer l'urbanisation autour des principaux nœuds de transport.

Ces modèles sont particulièrement adaptés au milieu déjà urbanisé. Mais ils sont plus complexes à mettre en œuvre en milieu peu dense. D'où la nécessité de comprendre les ressorts et les dynamiques de mobilité d'un territoire.

En outre, dans le contexte actuel d'un questionnement sur la mobilité durable de nombreux arguments plaident en faveur des pratiques de déplacements alternatives à l'automobile : une plus forte utilisation des transports en commun rendus plus compétitifs, le recours au covoiturage, ou encore la pratique des modes actifs (vélo, marche à pied) pour les déplacements les plus courts. Ces alternatives modales permettent notamment de réduire les externalités négatives liées au bruit, aux émissions de polluants, à l'insécurité, à la congestion ou bien aux émissions de Gaz à Effet de Serre générés par les véhicules individuels. Le niveau de durabilité de la mobilité peut être amélioré de plusieurs façons qui ne sont pas exclusives l'une de l'autre. Il convient de bien comprendre les comportements pour identifier des leviers efficaces, pouvant être supports de politiques territoriales.

Ces questionnements ont présidé au lancement des « Cahiers de la Mobilité », en collaboration avec l'ADERA et le Conseil Général de la Gironde (CG33). Ils visent à offrir un panorama le plus exhaustif possible de la mobilité en territoires peu denses du département, à partir de l'exploitation d'une large source de données disponibles. Ce ne sont certes pas les analyses ni les études qui manquent sur cette question, mais celles-ci peuvent être partielles ou du moins dispersées. L'idée de ces « Cahiers de la Mobilité » est donc de faire une analyse croisée de différentes sources de données existantes et de présenter une vision d'ensemble de la mobilité dans cinq territoires girondins: le Libournais, la Haute-Gironde, le Médoc, le Bassin d'Arcachon et le Sud-Gironde.

Le Conseil Général et la mobilité dans les territoires périphériques girondins

Depuis 1978, l'agglomération bordelaise a fait l'objet de 3 vagues d'enquêtes ménages déplacements (EMD¹). En 2008, lors du lancement d'une nouvelle EMD sur l'agglomération bordelaise, et compte tenu de la dispersion de l'habitat et de l'allongement des distances parcourues, la question d'un élargissement de l'aire d'étude s'est posée. Il est alors apparu indispensable d'explorer la mobilité à plus large échelle, cette dernière soulevant des enjeux nouveaux comme la lutte contre la précarité énergétique, la congestion automobile, la distorsion entre zones d'habitat, d'activité et de services et par conséquent le renforcement des interfaces urbanisme-déplacements. Le département, avec l'appui de l'Etat, a donc décidé de lancer une enquête grand territoire complémentaire sur le reste du département girondin ainsi qu'une enquête cordon routière de l'agglomération bordelaise et du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre.

En 2009 et 2010, plusieurs enquêtes sur les déplacements² ont donc été conduites en Gironde. Un travail partenarial d'exploitation des données a été engagé dans le cadre d'un comité technique constitué des différents partenaires et avec l'assistance technique de l'A'Urba³. Le Conseil Général a souhaité poursuivre leur analyse croisée dans le cadre d'un large partenariat institutionnel. De tels enseignements sont en effet indispensables au Conseil Général de la Gironde et à ses partenaires pour la construction de leurs politiques publiques et la préparation des documents stratégiques : Livre Blanc des Mobilités, démarche INTERSCOT, volet déplacement des SCOT, document de planification en matière de déplacements, PDH... Il s'agit d'identifier les outils de nature à aider les territoires dans la prise en compte de modes économes en ressources naturelles et de nature à limiter la précarité énergétique des ménages.

En outre, le Livre Blanc des Mobilités de la Gironde, comme la démarche INTERSCOT, soulignent la dimension stratégique de la mobilité pour les territoires girondins périphériques. L'élaboration des Cahiers de la Mobilité s'inscrit dans une logique d'un « partage de la connaissance » entre les acteurs des territoires et les partenaires, et se révèle ainsi complémentaire des 4 orientations proposées par le Livre Blanc des Mobilités⁴ et du défi de l'INTERSCOT « pour la Gironde polycentrique des villes, des bourgs et des villages autour de la métropole ».

Les analyses menées ici s'appuient sur trois sources principales :

- L'Enquête des Grands Territoires (EDGT), menée en 2009 sous maîtrise d'ouvrage CG33 – et son correspondant pour l'agglomération bordelaise, l'Enquête Ménages Déplacements (EMD), menée en 2009 sous maîtrise d'ouvrage CUB. Ces enquêtes concernent un échantillon de ménages questionnés sur leurs pratiques de mobilité. Au-delà des flux de déplacement de

¹ 1978, 1990, 1998

² EMD (CUB, 2009) ; EDGT (CG33, 2009) ; Enquête cordon routière Bordeaux (CG33-Etat, 2009) ; Enquête cordon Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre (SYBARVAL-Etat, 2010)

³ Différentes analyses ont été produites sur la base de ces données : Cahier de synthèse des pratiques de déplacement en Gironde ; la rocade et ses différents usages ; les déplacements pour motif achat ; les déplacements liés au travail ; analyse des durées de déplacement en Gironde ; déplacements secondaires, étude interconnexion des réseaux

⁴ Intégrer la mobilité dans une stratégie globale d'Aménagement du Territoire ; Organiser la mobilité en intégrant mieux la diversité des publics et des usages ; Diminuer l'impact environnemental des déplacements en réduisant la dépendance à l'automobile ; Réduire les temps de déplacement pour plus de qualité de vie.

l'agglomération bordelaise, l'EDGT a pour but de comprendre, suite au phénomène d'allongement des distances de déplacement, les flux des territoires périphériques.

- L'Enquête Cordon Routier (ECR), menée en 2009 sous groupement de commande CG33-Etat, qui consiste en un ensemble de sondages *in situ*, sur les routes principales du département, placés à différents points stratégiques, notamment aux sorties de l'agglomération bordelaise. Elle permet d'appréhender les flux d'échange et de transit avec l'agglomération bordelaise

- Le Recensement de la Population de l'INSEE, qui recense les déplacements domicile-travail à l'échelle communale.

- Des données complémentaires sont mobilisées, comme par exemple les données de fréquentation du réseau ferré, du réseau TransGironde, les données de comptage routier, etc.

Le **périmètre d'étude** choisi pour la Haute Gironde agrège les communes des SCOT du pays de la Haute Gironde et du Cubzaguais (cf. carte 0) auxquelles s'ajoute, du fait du zonage de l'EDGT une commune appartenant au SCOT du pays du Libournais, La Lande-de-Fronsac.

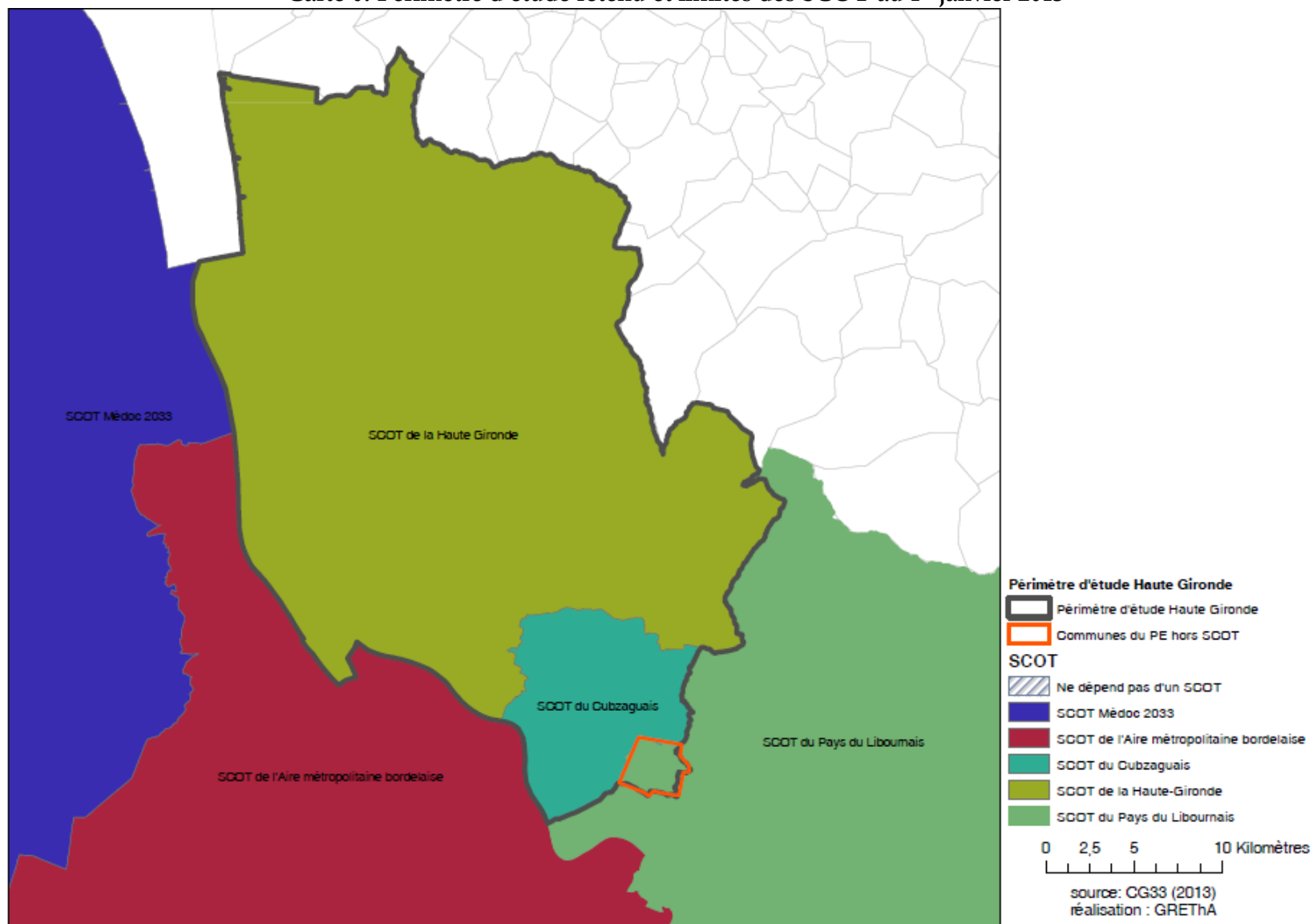
La démarche adoptée s'inspire d'une approche économique : nous analysons dans une première partie « l'offre » et la « demande » de mobilité (les infrastructures et leur utilisation d'un côté, les comportements de déplacement de l'autre), puis dans une deuxième partie « l'équilibre de marché », c'est-à-dire les flux de déplacement émanant de la rencontre entre les infrastructures existantes et la demande de déplacement des acteurs du territoire.

GUIDE DE LECTURE DES CAHIERS TERRITORIAUX DE LA MOBILITE

Les Cahiers Territoriaux de la Mobilité visent à offrir une vision la plus complète possible de la mobilité sur chaque territoire, en s'appuyant sur des données jusqu'ici dispersées.

Composés de cartes et graphiques, les questions de méthode (sources de données, mode de calcul des indicateurs, etc.) sont rappelées en début de chaque partie. Un guide de lecture de la carte est parfois proposé, en bas de celle-ci, lorsque les informations contenues sont complexes ou abondantes. Les tableaux de données qui ont servi à construire la carte figurent parfois sur la carte elle-même, parfois dans le texte. Les graphiques et les tableaux contenus dans le texte sont titrés le plus précisément possible, et les chiffres les plus importants des tableaux, commentés dans le texte, sont surlignés dans le tableau lui-même.

Carte 0. Périmètre d'étude retenu et limites des SCOT au 1^{er} janvier 2013



Cette première partie offre une vision combinée de l'offre de mobilité (les infrastructures et leurs usages) et de la demande de mobilité (les comportements et leurs déterminants) sur le territoire de la Haute-Gironde. Le portrait de territoire permet de les resituer dans leur contexte

PORTRAIT DE TERRITOIRE

a) Une attractivité résidentielle désindexée du développement économique.

Tableau 1. Données de cadrage pour la Haute -Gironde, 2010

	Haute-Gironde	Gironde
Population totale (hab.)	85 878	1 449 245
Densité moyenne (hab./km2)	100,538	135,13
Taux de Chômage	12,28%	11,34%
Répartition des actifs occupés par CSP		
Agriculteurs exploitants	2,96%	1,28%
Artisans, commerçants, chefs d'entr.	5,88%	5,75%
Cadres, professions intellectuelles sup	6,73%	14,71%
Professions intermédiaires	19,85%	23,10%
Employés	26,37%	25,77%
Ouvriers	26,21%	17,93%
Population de moins de 14 ans	18,67%	20,12%
Taux de croissance 1999-2010	17,83%	22,99%
Population de plus de 75 ans	10,32%	8,53%
Taux de croissance 1999-2010	29,82%	29,54%
Proportion hommes/femmes	92,69%	96,66%

Source : INSEE, 2010

- o Un territoire marqué par une dichotomie Nord-Sud et Est-ouest, sous influence croissante de la métropole bordelaise.

En Haute Gironde, la population a augmenté de 18% sur les 12 dernières années. Le territoire a donc connu sur une période récente une accélération de sa dynamique d'accueil.

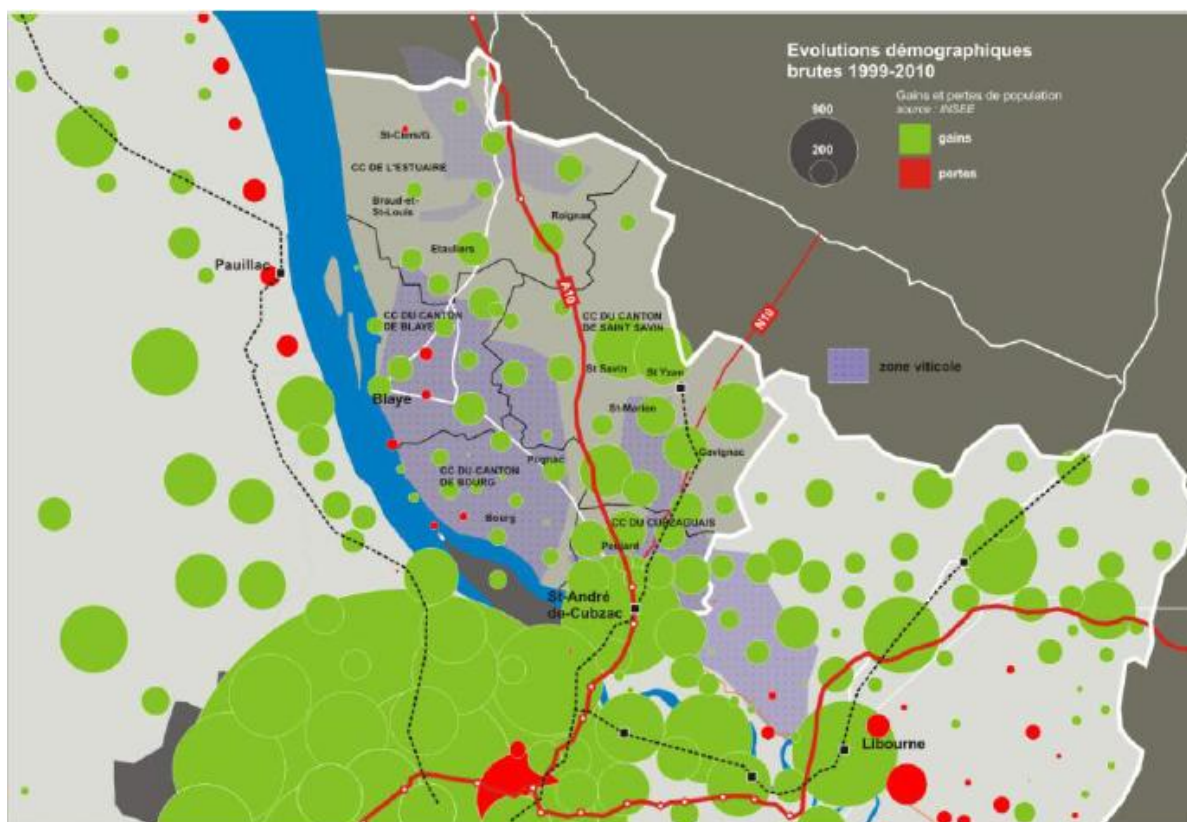
Mais le phénomène observé n'est pas homogène l'ensemble du territoire. L'attractivité résidentielle se concentre particulièrement dans le triangle situé entre St André de Cubzac, St Savin et Cagnac et drainé par la RN10, l'A10 et la voie ferrée.

L'accueil est par ailleurs dissocié de l'emploi, ce qui induit des déplacements domicile-travail particulièrement longs pour l'ensemble des communes situées sur cette zone (voir cartes 23 et 31).

La dynamique observée tend à fragiliser l'armature historique des villes situées le long de l'estuaire (Blaye, Bourg, St Ciers) qui connaissent aujourd'hui une croissance très limitée voire

négative. Ces communes affichent en revanche des distances domicile travail relativement faibles (voir cartes 27-28), traduisant une proximité entre l'emploi et habitat.

On assiste à une désaffection et une paupérisation des centres anciens, en particulier de l'armature estuarienne traditionnelle qui par ailleurs a vu son offre en transports collectifs se dégrader au cours du 20^{ème} siècle avec la suppression de la desserte ferroviaire de Blaye.



INSEE	Population municipale 2010	Répartition	Tx de croissance annuel pop 1990-1999	Tx de croissance annuel pop 1999-2010
CC DE L'ESTUAIRE	12 365	15%	0,3%	1,0%
CC DU CANTON DE BLAYE	14 687	18%	0,4%	0,6%
CC DU CANTON DE BOURG	13 049	16%	0,1%	0,5%
CC DU CANTON DE SAINT SAVIN	21 828	26%	0,7%	2,2%
CC DU CUBZAGUAIS	21 556	26%	0,8%	2,2%
Haute Gironde	83 485	6%	0,5%	1,5%
Total général	1 449 245	100%	0,7%	1,1%

Source : PDH de la Gironde – cahier de territoire de Haute Gironde 2014 (Cabinet Place groupe REFLEX)

- Un regain d'attractivité qui ne réduit pas la fragilité du territoire

La Haute Gironde (nord de la zone et région du blayais) figure dans l'arc de pauvreté, marquant la présence importante de ménages en situation de précarité.

L'attractivité résidentielle d'une partie du territoire (St André de Cubzac - St Savin - Cavignac) est liée à la forte accessibilité routière, une bonne desserte en transport mais aussi et surtout aux disponibilités foncières.

Une grande partie des ménages arrivants sont des ménages jeunes, actifs, mobiles, des catégories populaires et intermédiaires. La dynamique d'accueil étant dissociée de l'emploi, il en résulte une fragilisation des ménages installés.

Des mouvements observés (allongement des distances domicile travail, dévitalisation des centres-bourgs, desserrement en périphérie des bourgs), résulte une forte dépendance à l'automobile.

b) Economie

La Haute Gironde bénéficie, pour partie, de bonnes infrastructures de communication, d'une position géographique attractive et de structures d'accueil d'entreprises (ZA, pépinières / hôtel d'entreprise, centre de formation). Elle est marquée par une spécificité économique : le bassin d'emploi tire profit de l'activité du CNPE de Braud et Saint Louis et de ses diverses retombées. Le territoire reste sous forte dépendance économique de la métropole bordelaise

Le pôle de Saint-André de Cubzac, connaît un certain développement mais dispose néanmoins de peu d'emplois locaux, de nombreux habitants travaillant dans l'agglomération bordelaise. Il constitue tout de même un pôle structurant du territoire, offrant un certain nombre de services. On note en revanche un manque de diversité dans l'offre commerciale en raison notamment de la proximité de Bordeaux..

Dans le reste du territoire, Blaye apparaît comme un pôle administratif et de services tertiaires, dû à son statut de sous-préfecture. La centrale de Braud-et-Saint-Louis est le principal employeur (env. 2000 emplois).

Ainsi, chaque canton dispose d'une offre de proximité relativement développée, même si l'ensemble du territoire n'a pas de réelle autonomie économique et s'inscrit dans l'aire d'influence de l'agglomération bordelaise.

c) L'armature territoriale de la Haute-Gironde : les pôles classés par ordre d'importance⁵

La démarche INTERSCOT girondin, co-animée par l'Etat et le Conseil général de la Gironde, a permis de définir l'armature territoriale girondine, vécue par les acteurs du territoire. Il

⁵ Source : démarche INTERSCOT girondin – laboratoire 2 ACR.

s'est agi, grâce à une méthode combinant des données numériques (équipements, emploi, démographie, morphologie du bâti et continuité urbaine, organisation politico-administrative) et qualitatives (ressenti des acteurs locaux), de déterminer la hiérarchie des pôles du territoire girondin. Les villes du territoire sont classées en différentes catégories (Carte 1) :

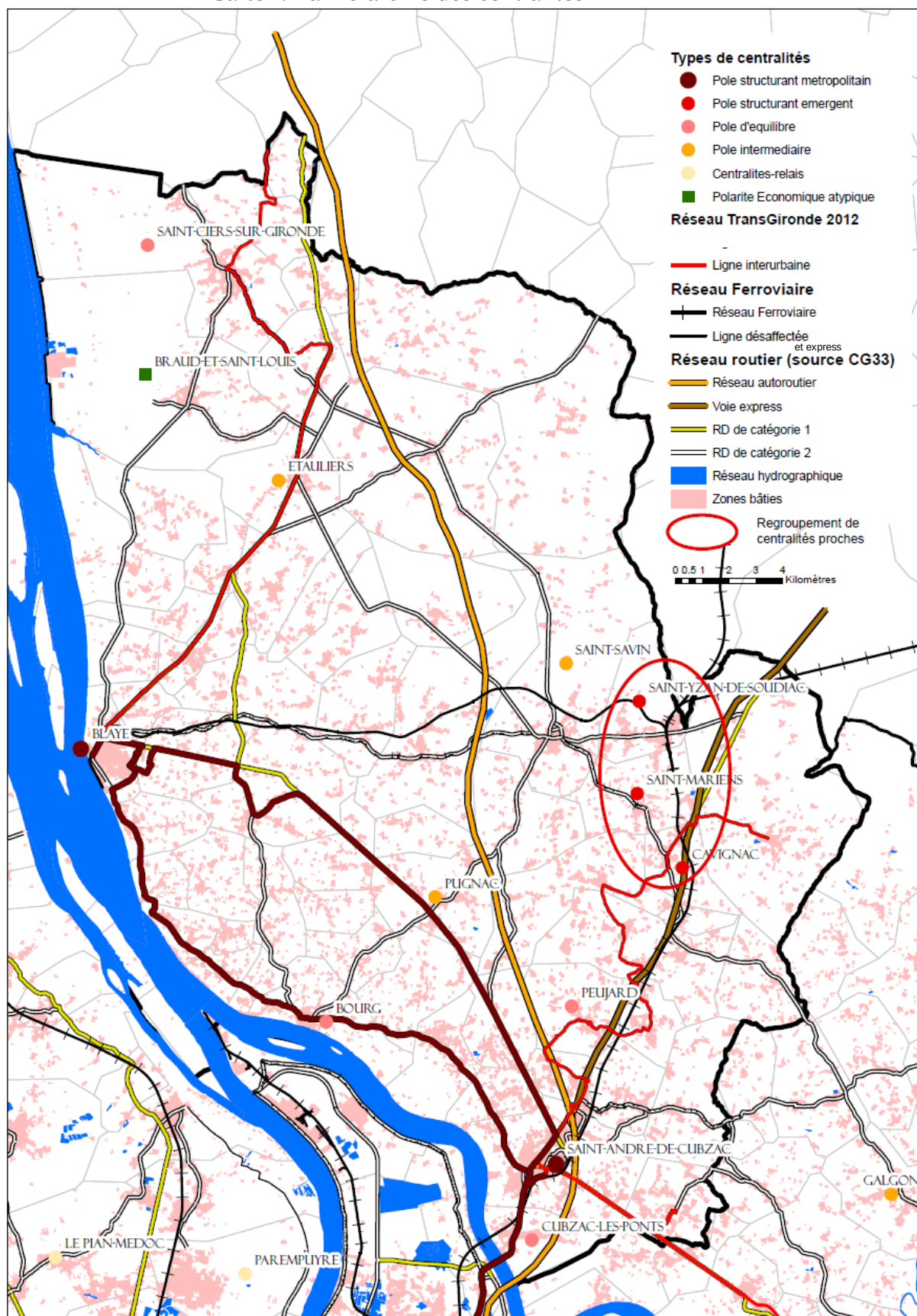
Les **pôles structurants métropolitains** concentrent les équipements et services et polarisent l'espace local au niveau des navettes domicile-travail. Surtout, ils doivent jouer un rôle structurant localement. Pour la Haute Gironde il s'agit de Blaye et St André de Cubzac. Trois pôles structurants émergent par ailleurs : Saint Yzan de Soudiac, St Mariens et Cavignac.

Les **pôles d'équilibre** présentent un niveau moindre d'équipements, de services et d'emploi. Sur un plan local, ils jouent un rôle d'équilibre ou de pivot en lien avec les pôles structurants en venant compléter leur offre. En Haute Gironde, St Ciers sur Gironde et Peujard ont été identifiés comme pôle d'équilibre.

Les **pôles intermédiaires** sont des localités qui comptent un ensemble d'équipements et services dits de base et intermédiaires. Il s'agit là d'une trame de polarités assurant des fonctions de proximité très importantes localement, en complément des pôles d'équilibre et structurants. Il s'agit de St Savin, Pugnac et Etaulier.

Les **polarités économiques atypiques** ont la particularité d'accueillir des activités spécifiques qui jouent une fonction économique particulière, attirant l'emploi, les équipements et les services de façon atypique. Ainsi, Braud-et-Saint Louis polarise l'emploi local dans le Blayais en raison de la présence de la centrale nucléaire.

Carte 1. La hiérarchie des centralités



Source : base de données CG33

1. Infrastructures et usages

ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

Le graphe « radar » ci-après estime l'accessibilité dite « externe » (Figure 1), des principaux pôles girondins depuis l'agglomération bordelaise. Saint-André de Cubzac se révèle être le pôle le plus accessible depuis l'agglomération bordelaise : 25 min. quel que soit le mode. C'est pourquoi Saint-André est à la fois inclus dans l'aire d'influence bordelaise (beaucoup de résidents travaillent dans l'agglomération, et Saint-André fait partie de la « troisième couronne » de l'agglomération), et constitue la porte d'entrée sur le territoire. Cavignac, en continuité avec Saint-André sur la N10, profite aussi d'une accessibilité à l'agglomération relativement bonne malgré son éloignement : 30 min. en voiture, 40 min. en train. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, de voir Cavignac progressivement inclus dans l'aire d'influence bordelaise. En revanche, l'autre grand pôle haut-girondin, Blaye, souffre d'un déficit d'accessibilité : 50 min. en voiture, 70 min. en transports en commun dans des conditions idéales de transport.

Le graphe radar suivant (Figure 2) donne l'accessibilité dite « interne » du territoire, de Saint-André de Cubzac aux pôles principaux. Si l'accessibilité routière est relativement bonne (on ne dépasse pas 20 min. de trajet) grâce aux trois grands axes qui irriguent le territoire « en éventail » (l'A10, la N10, et la D137 de Saint-André à Blaye), en revanche, la desserte du territoire en transports en commun est insuffisante, en particulier l'ouest du territoire.

Elle s'est notamment dégradée avec la fermeture de la ligne ferroviaire Blaye-St Mariens dans les années 1940, qui n'a été que partiellement compensée par une desserte par car interurbains. Le Nord-Est est desservi par la ligne ferroviaire Saintes-Bordeaux, et la ligne structurante 201 TransGironde dessert l'Ouest, jusqu'à Blaye. Cependant, les liaisons transversales et la desserte du Nord Ouest s'avèrent très insuffisantes. Les lignes inter-urbaines en direction d'Etauliers et de Saint Ciers situées après Blaye offrent un niveau de desserte bien moindre. Ainsi, le temps d'accès en transports collectifs à Saint-André depuis Saint-Ciers dépasse les 100 min.

On voit là révélé un déséquilibre profond de ce territoire, entre la moitié Est, le long de la N10 et de la voie ferrée, accessible et dynamique, et la partie Ouest, mal desservie notamment en transports en commun. Certains considèrent que la réouverture de la remise en activité de la liaison ferrée entre Blaye et Saint-Mariens, actuellement désaffectée, serait un bon moyen de désenclaver l'ouest du territoire.

Figure 1. Accessibilités VP et TC des principales centralités en Gironde**
(Destination : gare de Bordeaux Saint-Jean)

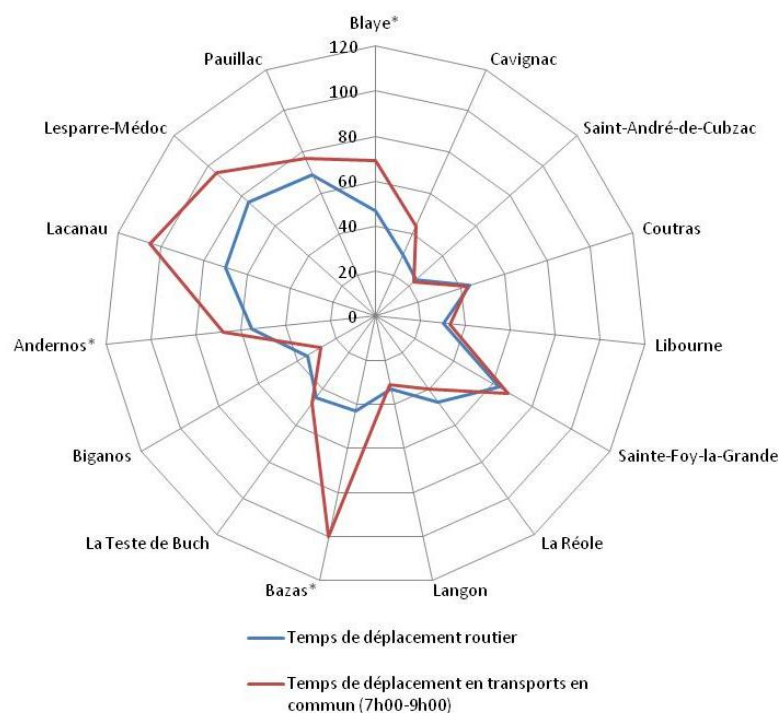
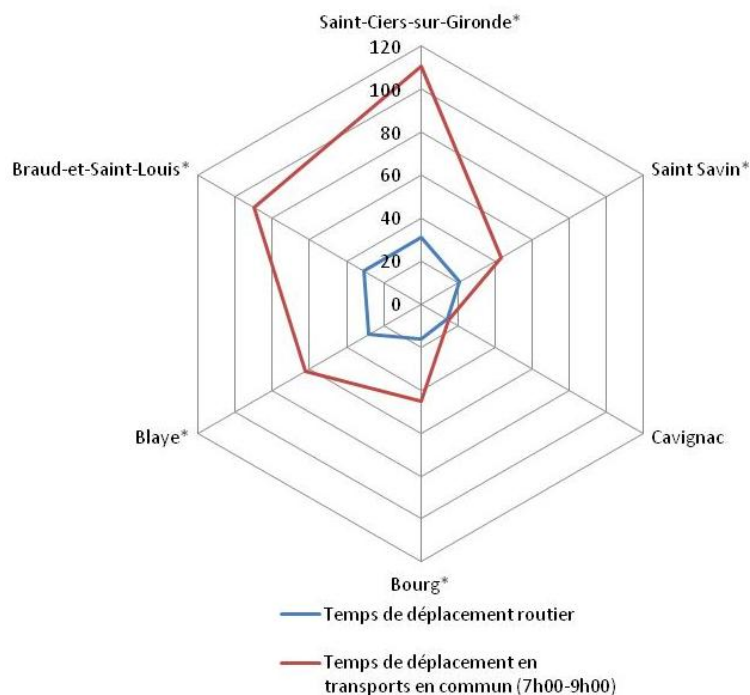


Figure 2. Accessibilités VP et TC des principales centralités en Haute Gironde**
(Destination : gare de Saint André De Cubzac)



* : villes non desservies par une gare SNCF

** Le temps de déplacement routier en véhicule personnel (VP) est obtenu à partir de *Google Maps*. Le temps de déplacement en transports en commun (TC) est calculé sur la base de durée moyenne des trajets SNCF proposés entre 7h 00 et 9h00 au départ de chaque ville (trajets en semaine, juin 2013), éventuellement augmenté du temps de trajet en car (source TransGironde) nécessaire pour le rabattement vers la gare SNCF la plus proche.

Nb : Les villes représentées correspondent aux centralités principales de chaque territoire, telles que perçues par les acteurs territoriaux (source INTERSCOT, CG33).

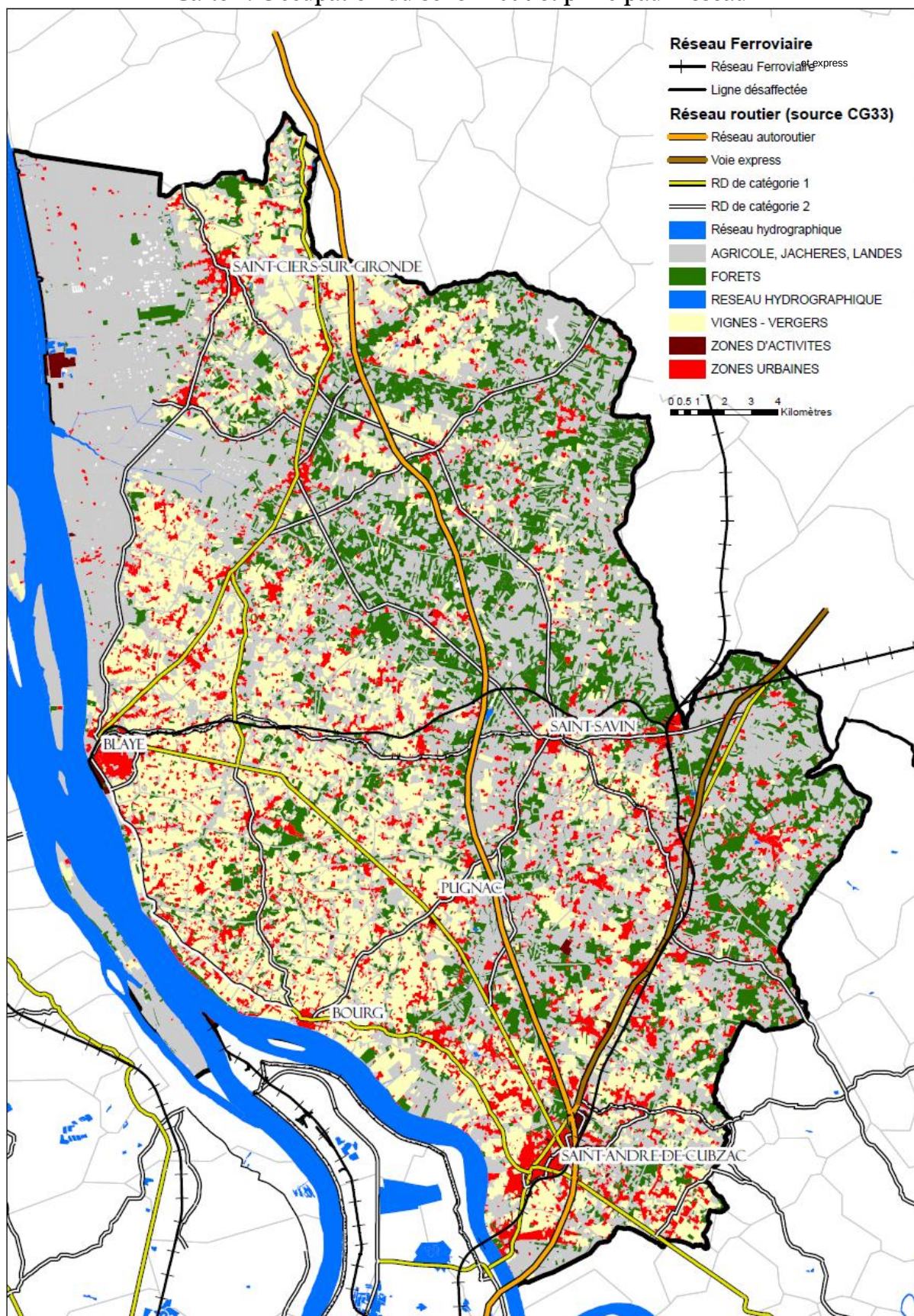
La carte 2 présente les usages du sol ainsi que le réseau routier hiérarchisé de la Haute-Gironde. La carte 3 offre quant à elle une vision synthétique de cette information et des zones construites. La fréquentation du réseau routier est donnée de façon complète et détaillée par les données de comptage routier effectuées par le Conseil Général de la Gironde et l'Etat (Carte 4). L'association de ces données de comptages ponctuels à un tronçon de route produit une représentation par tronçon du trafic routier et de l'occupation du réseau viaire du territoire.

Le trafic des Véhicules Particuliers (Carte 4) se concentre sur les deux routes qui irriguent le territoire : l'A10 et la N10, avec une entrée massive sur le territoire en provenance de l'agglomération bordelaise. Environ 85 000 véhicules/jour rentrent sur le territoire, pour se répartir sur trois axes : la N10 (35 627 véh./j.), l'A10 (31 000 véh./j.) et, dans une moindre mesure, les deux départementales en direction de Blaye (22 300 véh./j. à elles deux sur la D139 et la D667) au niveau de Saint-André. En outre environ 10 000 véh./j se concentrent sur la D670 qui relie Saint-André de Cubzac au Libournais. Saint-André de Cubzac remplit donc un important rôle de nœud routier.

Notons que le trafic Poids Lourds est beaucoup plus important sur la N10, voie rapide gratuite, (plus de 25% du trafic) que sur l'A10 (10% du trafic). La vocation de ces deux routes est différente : l'A10 pour le transit de longue distance, la N10 pour le trafic local et régional. Ce résultat souligne que, contrairement aux idées reçues, le trafic PL se fait en majorité sur courtes distances (75% du tonnage transporté l'est sur des distances inférieures à 100 km en France).

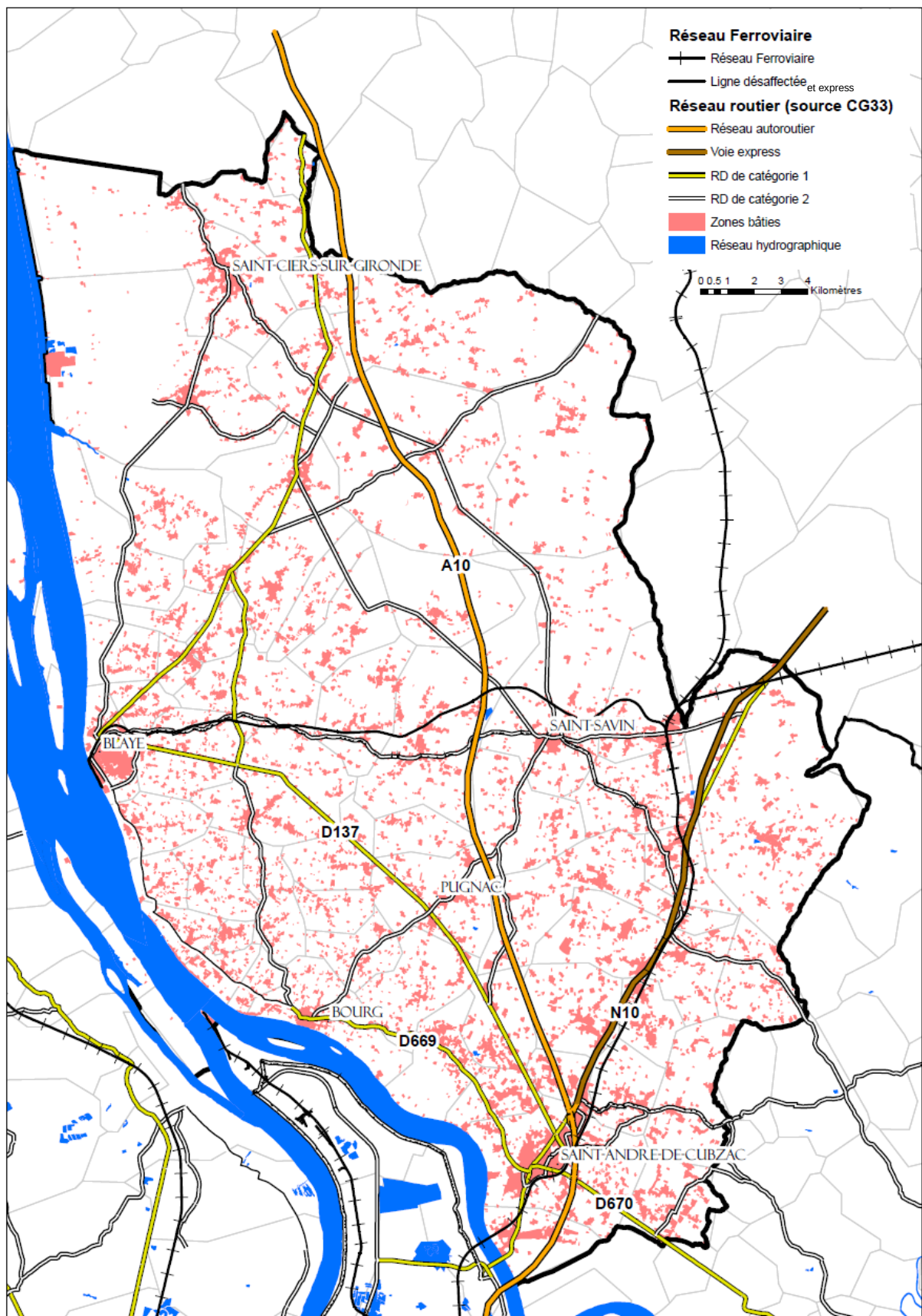
Depuis 2012 le Conseil Général s'est engagé dans l'élaboration d'un plan départemental de covoiturage qui a conduit à la réalisation de 8 aires de covoiturage en Haute-Gironde : Saint André de Cubzac (2 aires), Salignac, Cavignac (RN10), Prignac et Marcamps, Pugnac (2 aires) et Berson.

Carte 2. Occupation du sol en 2004 et principaux réseaux



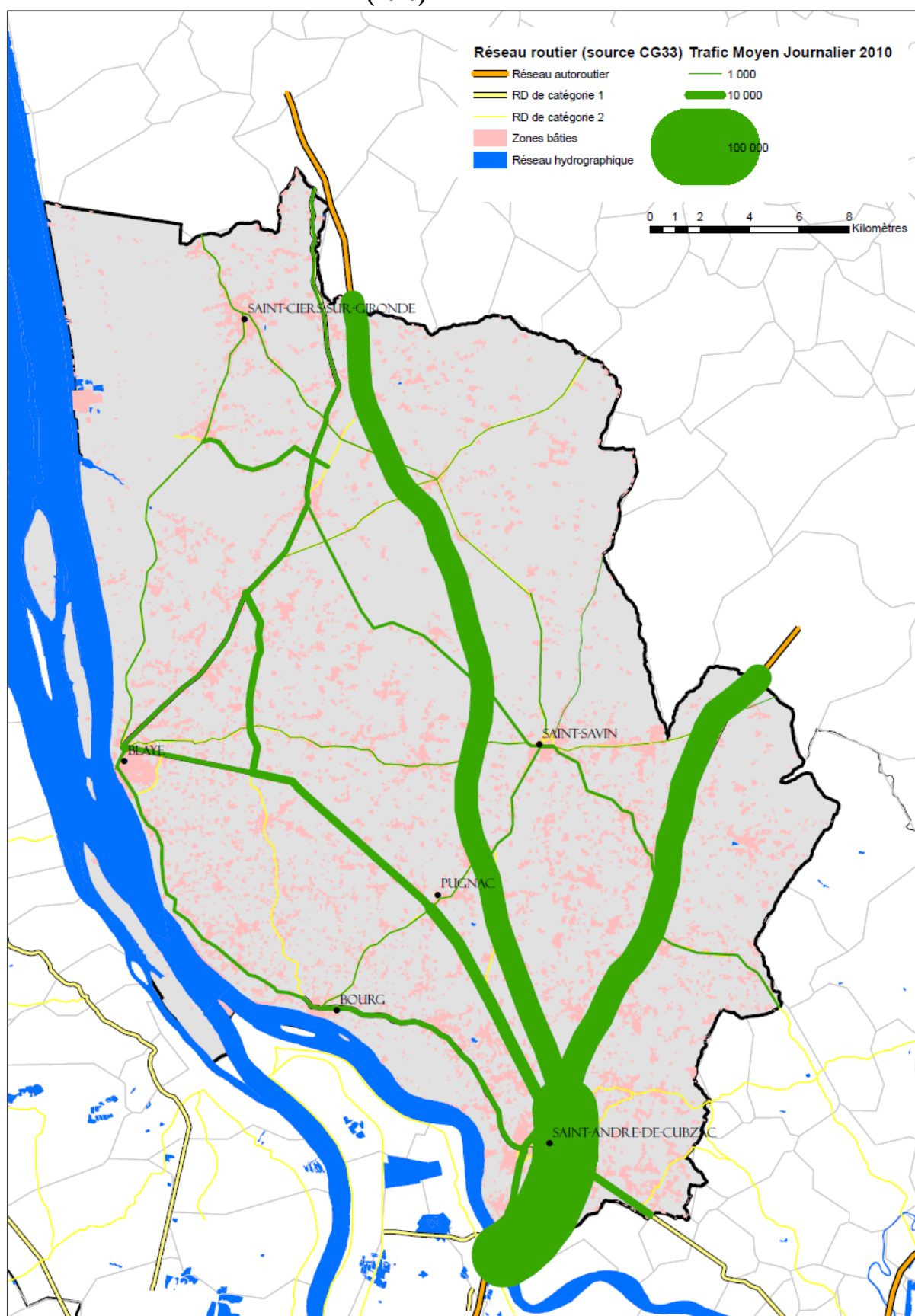
Source : Datalocale, IGN

Carte 3. Principales zones construites et réseau routier hiérarchisé



Source : Corine Land Cover, IGN

Carte 4. Trafic Moyen Journalier en véhicule particulier (VP) dans la Haute-Gironde (2010)



Source : Comptages CG33-Etat, base de données DREAL, 2010

Le territoire de la Haute-Gironde est desservi par un tronçon de voie ferrée parallèle à la N10 vers le Nord-Est. Le reste du territoire n'est plus desservi depuis la suppression de la ligne Blaye-Saint-Mariens dans les années 1940.

La ligne ferroviaire Bordeaux – Saintes relie Bordeaux à Saint Mariens Saint Yzan puis se prolonge vers Saintes et La Rochelle. La ligne est assurée par des TER (24 circulations par jour en 2014) et des trains InterCité à destination de Saintes ou La Rochelle

Sur le territoire de la Haute-Gironde elle dessert 6 gares dont 3 pôles structurants (Saint André de Cubzac, Cavignac et Saint Mariens). Les gares de Saint André de Cubzac et Saint Mariens constituent des points d'interconnexion avec le réseau de cars Transgironde.

Afin d'améliorer les conditions du report modal sur le territoire, les partenaires locaux⁶ ont créé un pôle d'échange multimodal à St André de Cubzac, mis en service en 2011.

On peut appréhender le réseau ferré selon un double point de vue d'offre (nombre de trains qui desservent une gare donnée, carte 5) et de la fréquentation, à travers le nombre de montées/descentes (Cartes 6 et 7).

La gare de Saint-André de Cubzac est de loin la plus fréquentée du territoire, et connaît un taux de croissance très important, supérieur à 70% sur trois ans (Tableau 2). Cette hausse de la fréquentation est le reflet des difficultés d'accessibilité à l'agglomération bordelaise en heures de pointe, à la qualité de la desserte et aux capacités de stationner en gare, et au fait qu'il s'agit d'une commune importante (10 000 habitants). Le doublement de la fréquentation de la gare de Cubzac-les-Ponts (même si la fréquentation reste faible) reflète la même logique.

Tableau 2. Fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare de Haute-Gironde, 2009-2012⁷

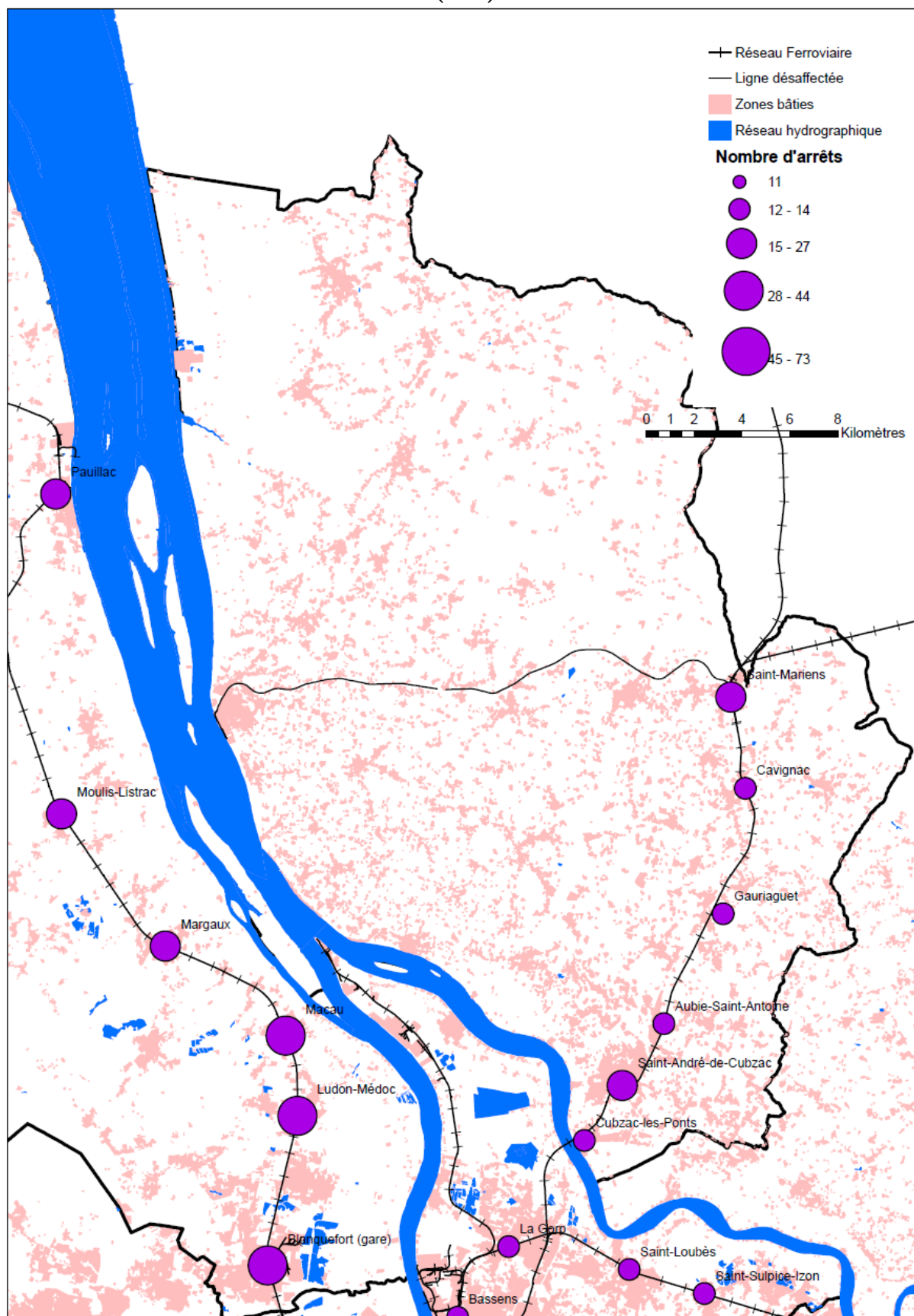
GARE	Fréquentation 2009 (nb passagers)	Fréquentation 2012 (nb passagers)	Taux de croissance 2009-2012
Saint-André-de-Cubzac	257	443	72,35%
Saint-Mariens	112	166	48,88%
Cavignac	49	53	9,37%
Gauriaguet	40	45	11,68%
Aubie-St-Antoine	24	33	36,20%
Cubzac-les-Ponts	9	18	101,69%

Source : CRA, 2013

⁶ Etat, Région, Département de la Gironde, CDC du cubzaguais, commune de St André de Cubzac, RFF, SNCF.

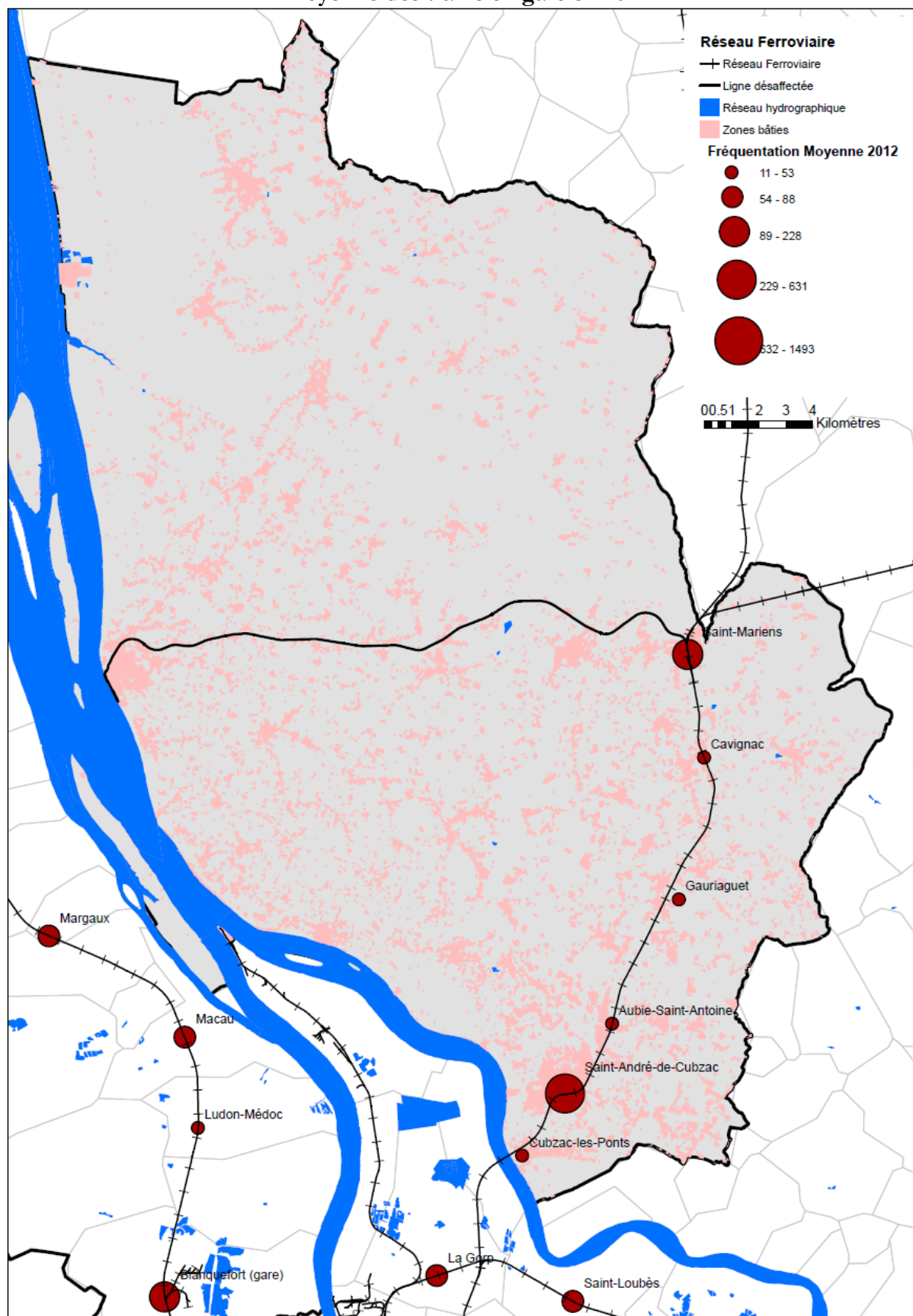
⁷ La fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare est calculée comme la moyenne des montées et des descentes en gare par jour.

Carte 5. L'offre ferroviaire en Haute-Gironde : nombre d'arrêts en gare par jour (2 sens)
(2012)



Source : CRA 2012

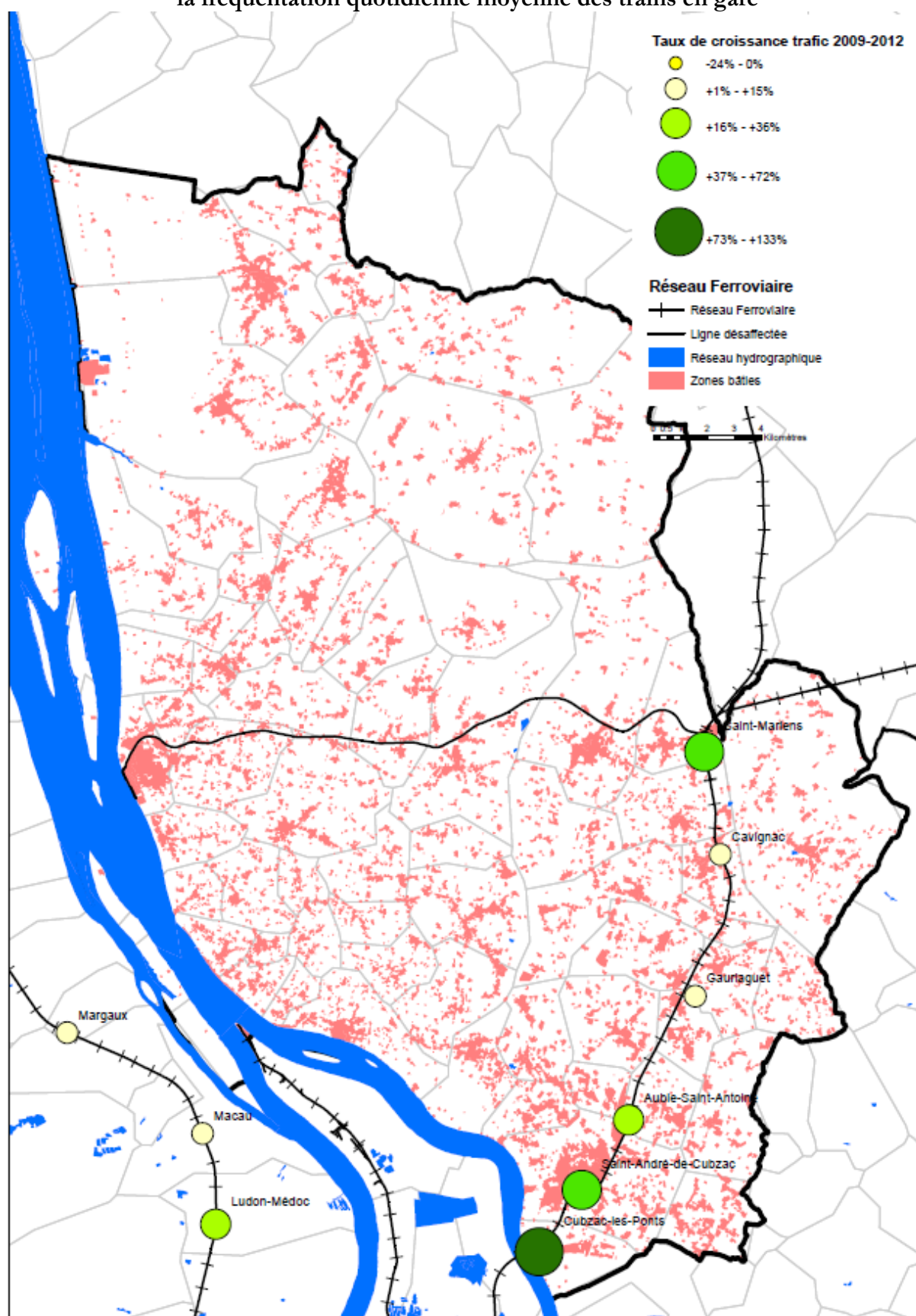
Carte 6. L'utilisation du réseau ferré de Haute-Gironde : fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare en 2012



Lecture : la fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare s'entend comme une moyenne des montées et des descentes (Tableau 2)

Source : CRA 2012

Carte 7. L'utilisation du réseau ferré de Haute-Gironde : taux de croissance 2009-2012 de la fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare



Lecture : la fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare s'entend comme une moyenne des montées et des descentes (Tableau 2)

Source : CRA 2012

La Haute-Gironde dispose de deux liaisons structurantes TransGironde entre Bordeaux - Blaye via Saint André de Cubzac (lignes 201 Bordeaux-Blaye par Bourg et 202 Bordeaux Blaye par Pugnac), et de deux lignes interurbaines, l'une entre Blaye et Pleine Selve (212), l'autre qui chemine autour de la voie ferrée jusqu'à Laruscade (210). Une dernière liaison interurbaine (310) assure une liaison transversale en reliant Libourne à Saint-André de Cubzac. L'ensemble du territoire est couvert par un dispositif de transport de proximité (Carte 8).

En 2012, le réseau TransGironde a connu une amélioration et une restructuration de son offre :

- Léger renforcement de l'offre de la ligne 201 Bordeaux-Blaye via Bourg (cadencement des services toutes les 20 minutes en heure de pointe) avec une connexion sur l'agglomération bordelaise au pôle d'échange de Lormont-La Buttinière
- Refonte de la ligne 202 Bordeaux – Blaye via Pugnac pour desservir la zone d'emploi de Bordeaux Lac et une connexion au pôle d'échange de Bordeaux – Les Aubiers
- Amélioration de la desserte de Pleine Selve : la ligne 212 devient une ligne à part entière avec 3 allers et 4 retours par jour
- Une meilleure desserte des gares de Saint-André-de-Cubzac et de Saint Mariens avec la création de trois lignes de rabattement aux heures de pointe (lignes 213 St Laurent d'Arce/St André de Cubzac, 214 Salignac – St André de Cubzac et 215 St Christoly / Saint Mariens) et une meilleure connexion en heure de pointe de la ligne 210 au Pôle de St André de Cubzac
- Le passage à la tarification unique : un tarif unique de 2.50€ est créé pour n'importe quel type de trajet. Ces évolutions participent à expliquer en partie la forte augmentation de fréquentation qu'on connu certaines lignes.

La fréquentation commerciale a très fortement augmenté, l'objectif à 3 ans ayant été atteint au bout d'un an avec 1 700 000 voyages, soit une augmentation de 88% . En 2012, 2 lignes, la ligne 601 Bordeaux – Lège et la ligne 201 Bordeaux – Blaye, avaient une fréquentation commerciale annuelle supérieure à 100 000 voyages. En 2013, 3 lignes supplémentaires (501 Bordeaux - Langon, 703 Bordeaux – Lesparre et 705 Bordeaux – Pauillac), ont dépassé les 100 000 voyages annuels, et les lignes de Lège-Cap-Ferret et de Blaye, dépassent désormais les 200 000 voyages annuels.

La ligne 201 Bordeaux-Blaye *via* Bourg est de loin la plus fréquentée : plus de 250 000 passagers par an (Carte 9). Les autres lignes sont relativement peu fréquentées, avec également une forte majorité de scolaires (Tableau 3), et une faible proportion de tickets « Horizon » (tarification préférentielle accordée sous condition de ressources) (Carte 10). Ainsi la ligne 201 s'affirme-t-elle comme ligne « généraliste » de desserte du territoire, tandis que les autres lignes sont principalement orientées vers la réponse aux besoins de déplacement des scolaires.

La fréquentation des arrêts (Carte 11) est corrélée au niveau d'offre des lignes et dessine bien les poids relatifs des pôles du territoire : Saint-André, Bourg et Blaye – avec des taux de croissance de fréquentation assez important, de l'ordre de 50% à plus de 100% pour les arrêts principaux (Tableau 4). La hausse de fréquentation des arrêts sur la ligne 201 montre bien la grande importance de cette ligne, sur un territoire qui n'est pas desservi par le fer, notamment pour les 9% de personnes à faibles ressources, qui disposent ainsi d'une capacité de mobilité.

Outre la desserte routière, un bac maritime assure la traversée de l'estuaire de la Gironde entre le Médoc et la Haute-Gironde Blaye-Lamarque avec un niveau d'offre se situant à 4 allers-retours/jour.

Tableau 3. Fréquentation annuelle des lignes TransGironde en 2012 (source : CG33)

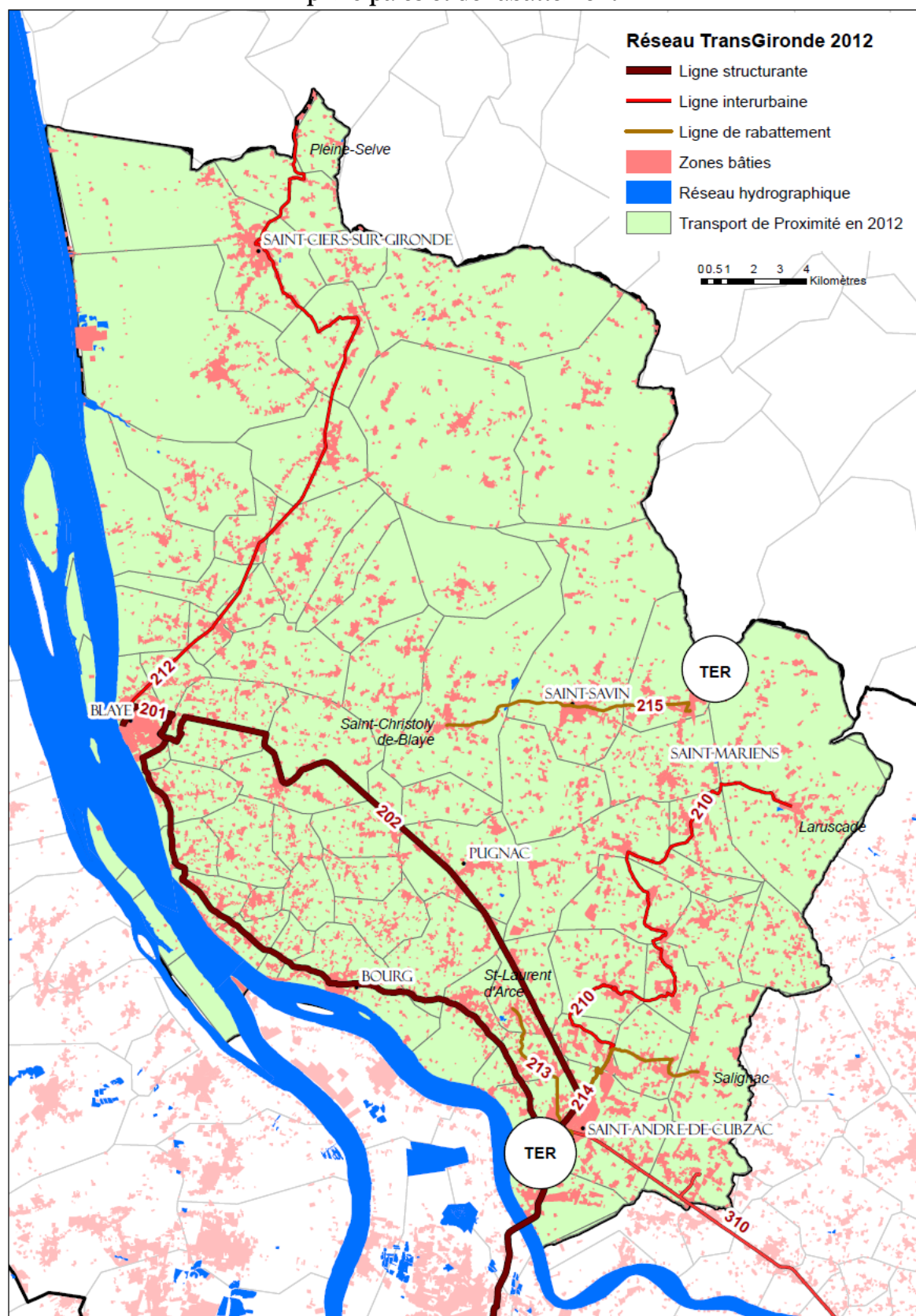
N° LIGNE	NOM LIGNE	Fréquentation totale	dont : Scolaires	Part des scolaires dans la fréquentation totale	Nb de tickets "Horizon"	Part des tickets "Horizon" dans la fréquentation totale
201	BORDEAUX BUTTINIERE - BLAYE	253 798	123 457	48.64%	23 370	9.21%
202	BORDEAUX BUTTINIERE - PLEINE SELVE	98 844	75 735	76.62%	3 909	3.95%
210	ST ANDRE DE CUBZAC - LARUSCADE	28 578	26 790	93.74%	177	0.62%
212	BLAYE - ST CIER SUR GIRONDE	329	-	-	101	30.70%
310	LIBOURNE - ST ANDRE DE C.	104 785	94 032	89.74%	1 104	1.05%

Tableau 4. Fréquentation commerciale mensuelle moyenne TransGironde (en nombre de montées) par arrêts principaux (source : CG33)

Nom d'arrêt	Moyenne mensuelle 2011	Moyenne mensuelle 2012	Taux de croissance moyen 2011-2012
BLAYE - Office du Tourisme	885	1285	45,28%
ST ANDRE DE C. - Eglise	635	1132	78,19%
ST ANDRE DE C. - Gare SNCF	525	905	72,55%
BLAYE - Hôtel de Ville	514	800	55,64%
BOURG - Allées F. Daleau	369	607	64,50%
BLAYE - Centre Commercial	309	459	48,54%
BOURG - Maison du Vin	209	434	107,66%
CUBZAC - Bourg	183	392	114,21%
ST ANDRE DE C. - Cimetière	208	351	68,51%
ST ANDRE DE C. - Rue Ste Anne	203	291	43,70%
BLAYE - Av. Haussman	134	267	98,88%
PRIGNAC ET M. - Mairie	211	225	6,65%
ST ANDRE DE C. - Rue l'Official	165	184	11,55%
ST GERVAIS - Voisi	126	173	37,30%
BLAYE - Les Estages	70	161	129,29%
VILLENEUVE - Roque de Thau	56	153	173,21%
PRIGNAC ET M. - Stade	101	134	33,33%
GAURIAC - Le Breuil	129	121	-6,59%
PUGNAC - Gravier	94	121	28,88%
ST ANDRE DE C. - Champ de Foire	103	120	16,02%
GAURIAC - Bourg	93	118	26,88%
BAYON - La Croix de Millorit	84	114	35,71%
ST SEURIN DE B. - Bourg	52	112	115,38%
TAURIAC - Le Pont du Mouron	74	111	50,00%
ST CIERS SUR G. - Eglise	70	109	56,83%
ETAULIERS - Mairie	65	105	62,02%
PLASSAC - La Poste	100	102	2,00%
ST ANDRE DE C. - Pont de Loze	37	102	179,45%

Lecture : la moyenne pour chaque année est calculée comme la moyenne des deux mois représentatifs que sont janvier et octobre. Seuls les arrêts de fréquentation > 100 sont représentés.

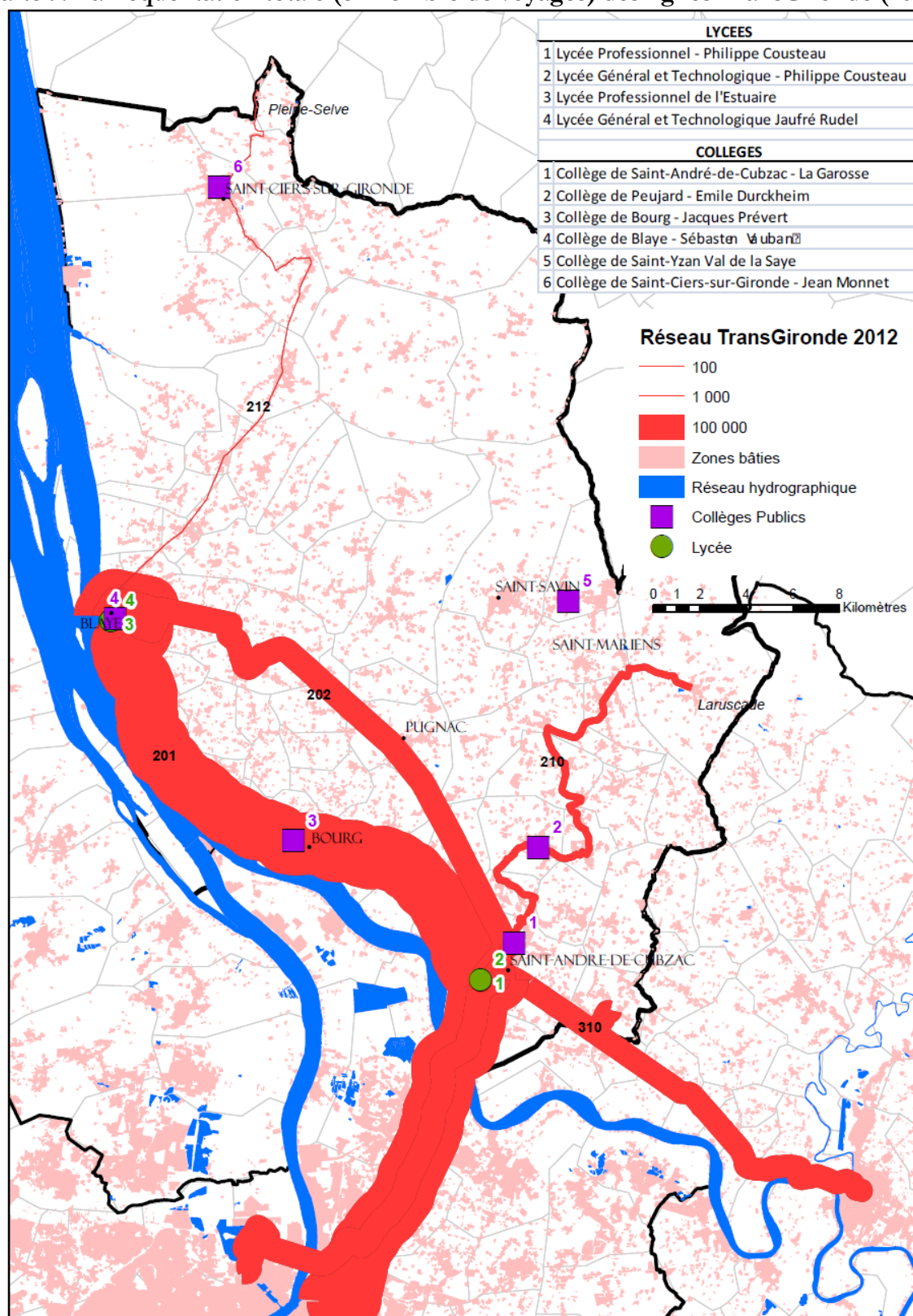
Carte 8. Le Transport de Proximité et le nouveau réseau TransGironde (2012) : lignes principales et de rabattement⁸



Source : CG33

⁸ La ligne « marché » 211 Blaye-Saint-Ciers-sur-Gironde (1 A/R par semaine) n'est pas représentée.

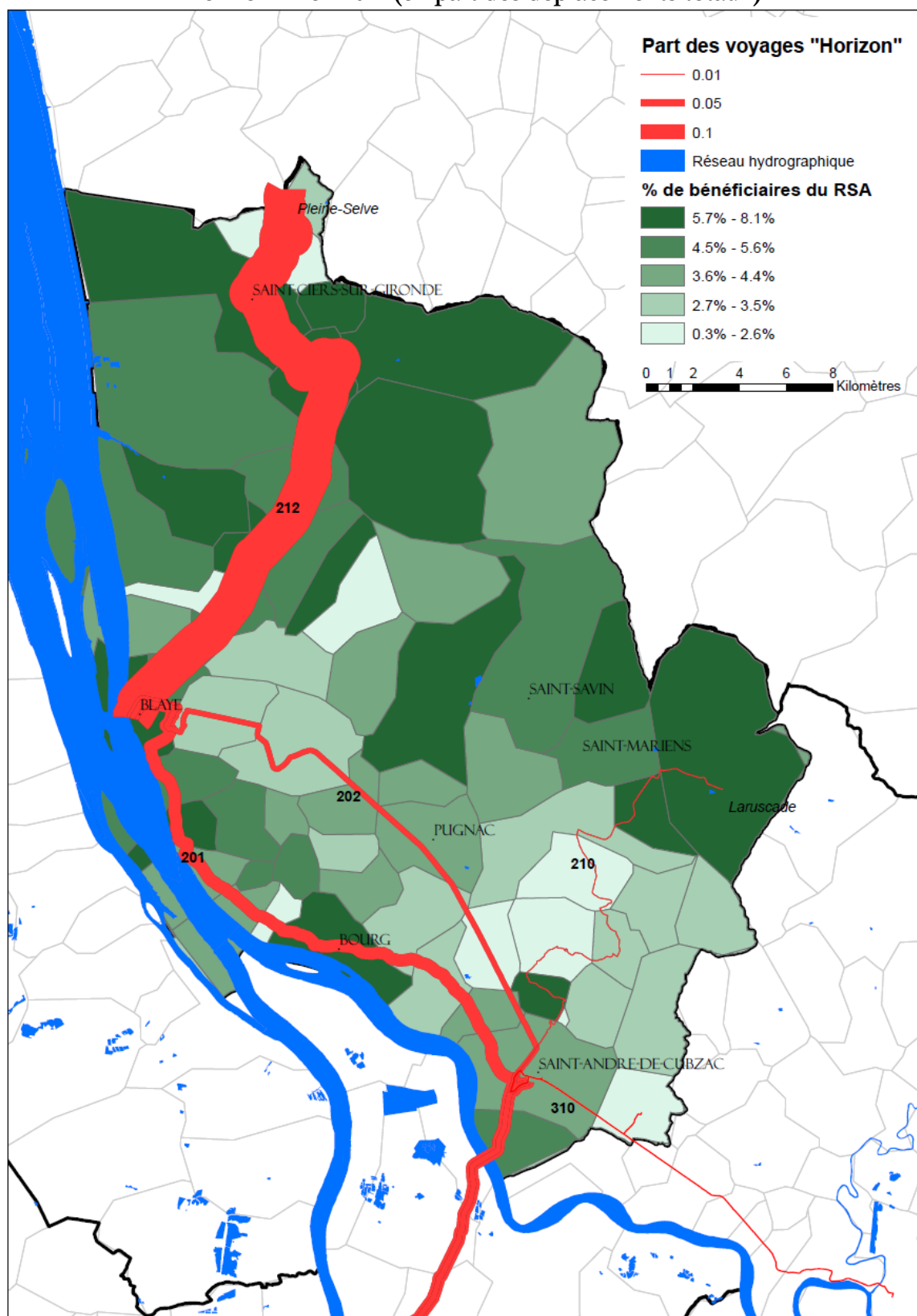
Carte 9. La fréquentation totale (en nombre de voyages) des lignes TransGironde (2012)⁹



Source : CG33

⁹ Certains établissements scolaires (comme le collège de Saint-Savin) sont desservis par des circuits purement scolaires (non représentés ici), gérés par des autorités de transport secondaires auxquelles le CG a délégué la compétence.

Carte 10. La fréquentation des lignes TransGironde : nombre annuel de voyages
« Horizon ¹⁰ » en 2011 (en part des déplacements totaux)¹¹

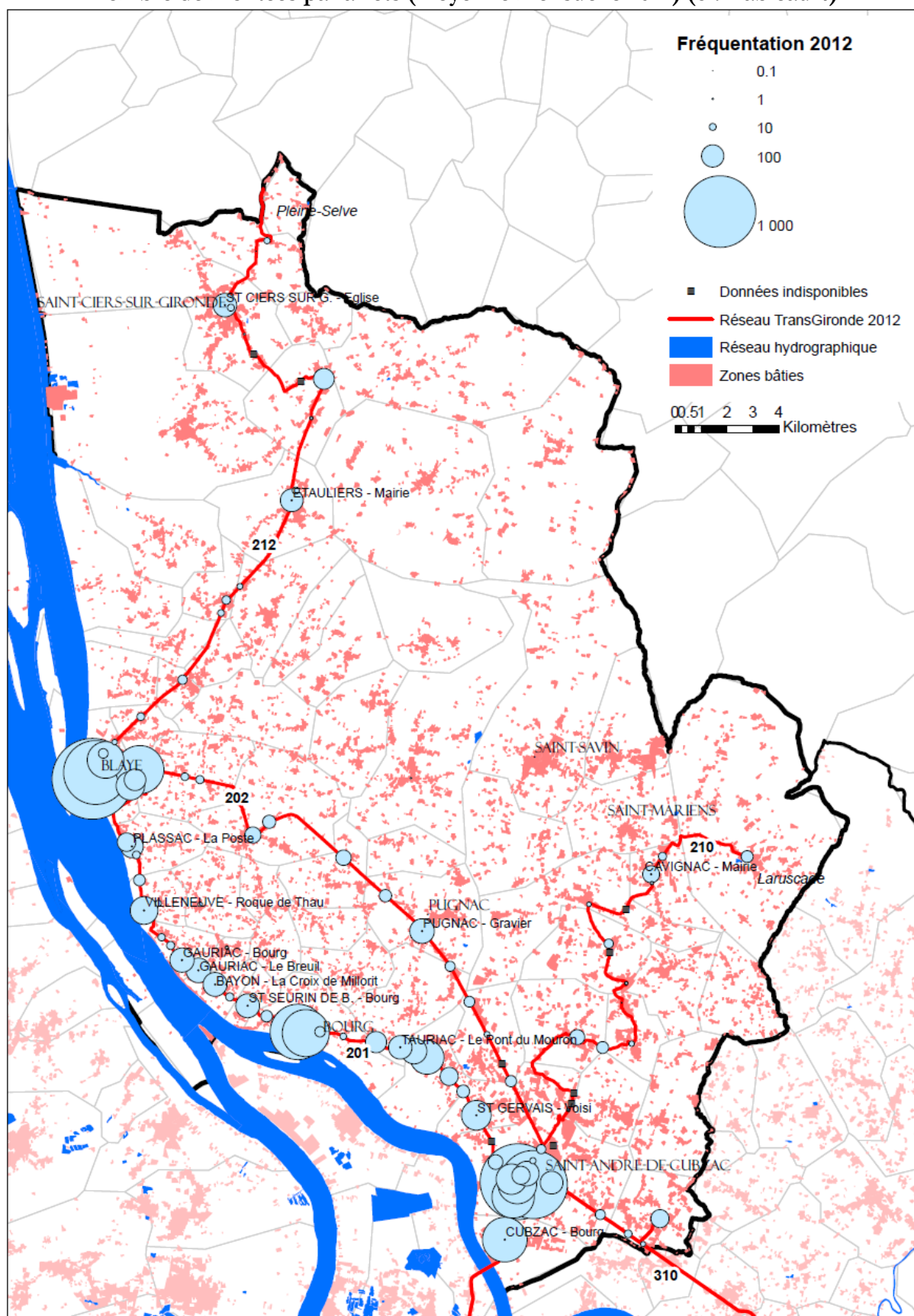


Source : CG33

¹⁰ Le ticket Horizon est une tarification préférentielle accordée sous condition de ressource.

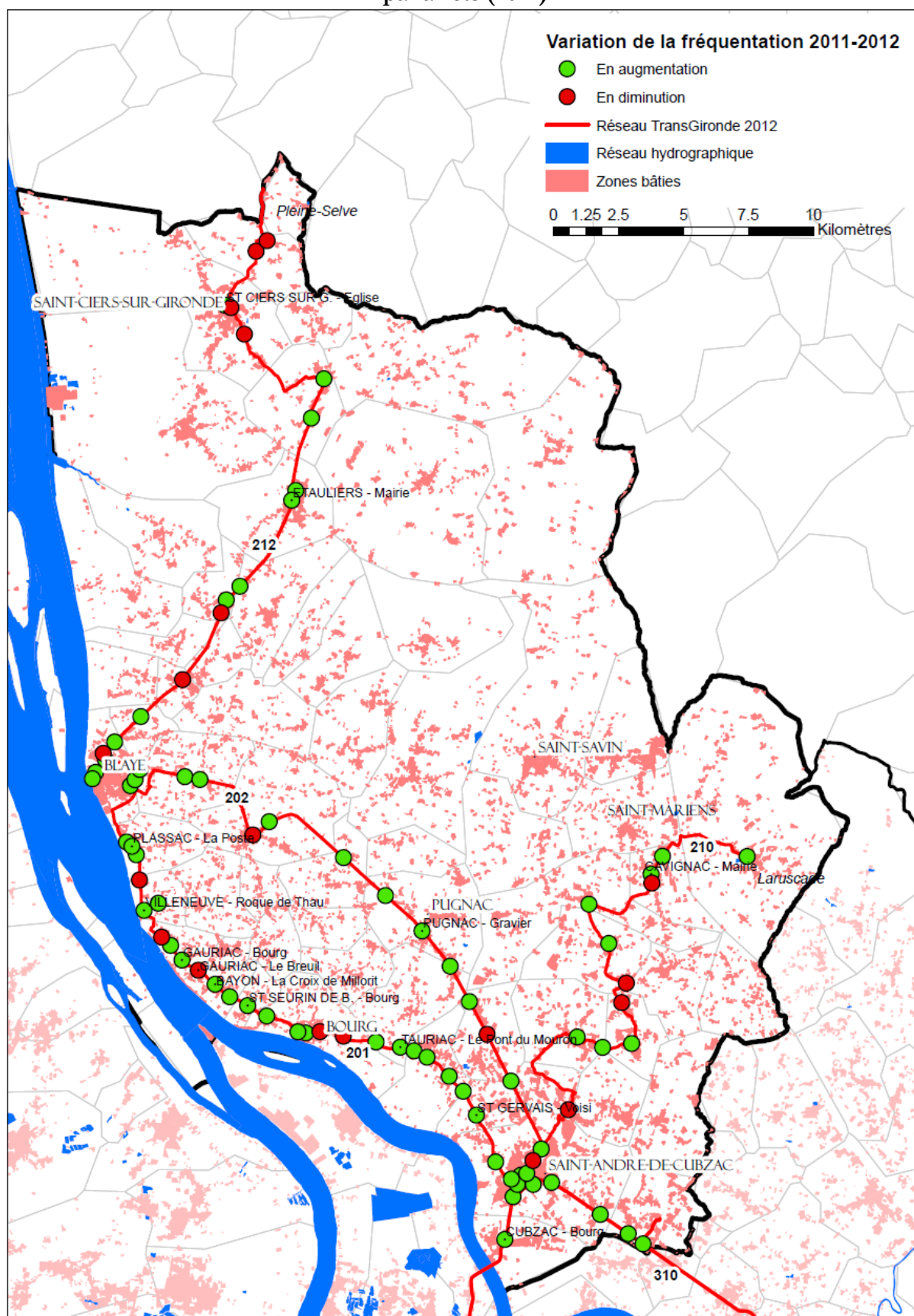
¹¹ Le pourcentage de bénéficiaires du RSA est calculé par rapport à la population totale communale.

Carte 11. La fréquentation des lignes structurantes et interurbaines TransGironde : le nombre de montées par arrêts (moyenne mensuelle 2012) (cf. Tableau 4)



Source : CG33

Carte 12. La fréquentation des lignes TransGironde : évolution du nombre de montées par arrêts (2012)



Source : CG33

EN BREF ...

L'offre de mobilité : infrastructures et usages

Le territoire de la Haute-Gironde se caractérise par :

- ❖ Un réseau de transport qui repose sur 3 axes principaux : l'autoroute A10, la N10 et la ligne ferroviaire Saintes-Bordeaux ;
- ❖ Des liaisons transversales insuffisantes tendant à renforcer le caractère isolé de certaines zones
- ❖ Un rôle de « porte d'entrée » joué par Saint-André de Cubzac, à l'intersection de l'A10, de la N10 et du Blayais
- ❖ Un accueil dissocié de l'emploi qui génère des déplacements longs
- ❖ Un trafic important sur l'A10 et la N10, avec près d'un quart de Poids Lourds sur la dernière.
- ❖ Un déséquilibre entre l'est du territoire, le long de la voie ferrée, sous influence de la périurbanisation bordelaise – et l'ouest du territoire, polarisé par Blaye, qui souffre d'une absence de liaison ferroviaire, insuffisamment palliée par l'offre de transports en commun routier.
- ❖ Une partie Nord-ouest du territoire moins attractive et relativement isolée, avec une absence d'alternatives à l'automobile.

2. Les comportements de mobilité ¹²

AVERTISSEMENT :

Les résultats issus de l'analyse de données des enquêtes EGT et EMD présentent des indicateurs statistiques qui ont pour objet de donner les grandes tendances qui se dégagent en matière de déplacement sur le territoire de la Gironde. Dans le cas de la Haute-Gironde, l'introduction de la base de données EMD et donc de communes fortement dépendantes de la CUB en termes de déplacements pendulaires, notamment le cubzaguais, peut parfois conduire à dégager des tendances davantage perçues dans le sud du territoire. Par ailleurs, la plupart des données présentées sont robustes au seuil de N=30 observations. Toutefois, lorsque les données ne sont pas significatives, les tableaux les mentionnent par le sigle *N.S.*

L'analyse des comportements de mobilité est réalisée exclusivement à travers l'Enquête des Grands Territoires (EDGT) de 2009. L'idée ici est de compléter la première exploitation, dite standard, réalisée par l'A'URBA en 2011-2012¹³ afin d'identifier des leviers pouvant être potentiellement mobilisés. Tout en rappelant les informations de cadrage essentielles relatives au territoire, le présent document se concentre sur quelques faits saillants significatifs ou catégories de population particulières (par exemple, les plus jeunes et les plus âgés, considérés généralement comme peu mobiles).

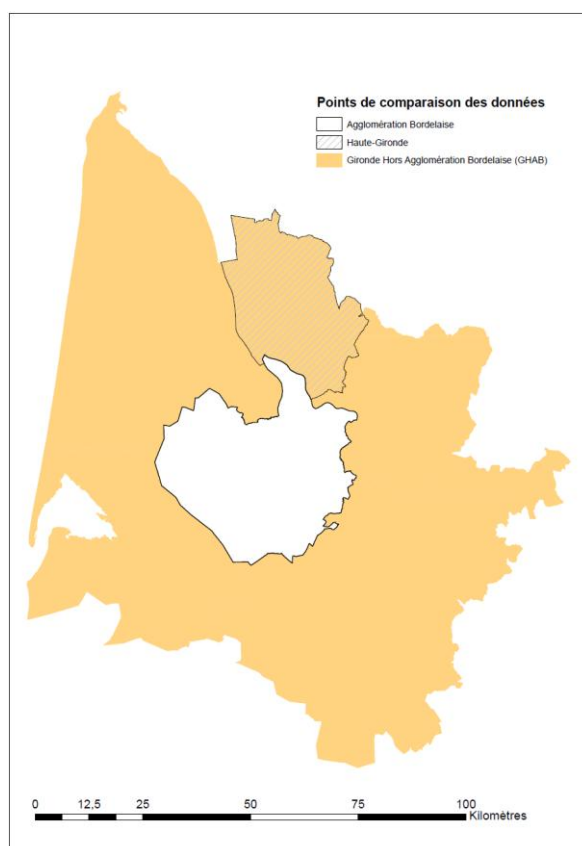
Les données sont systématiquement présentées et commentées par rapport à des espaces de référence. Ainsi, les déplacements de l'ensemble des ménages de Haute-Gironde sont comparés à l'ensemble formé par les 5 territoires hors Agglomération Bordelaise de la Gironde (GHAB). Lorsque le zoom est plus important et que nous analysons certains types de déplacements (par ex. travail, achats) ou certaines catégories (par ex. les peu mobiles), le point de comparaison est l'ensemble des déplacements de Haute-Gironde. La carte ci-après permet de visualiser cette méthode comparative.

Certains éléments de langage méritent d'être précisés. Ainsi, les déplacements « primaires » sont ceux qui sont liés au domicile, c'est-à-dire les déplacements pour lesquels le domicile est soit l'origine, soit la destination du déplacement. Les autres déplacements, dont ni l'origine ni la destination ne sont le domicile, sont appelés « secondaires ». Les modes de déplacements sont parfois, par convention, abrégés en deux ou trois lettres : VP (Véhicule Particulier), MAP (Marche à Pied), TC (Transports en Communs).

¹² Les données représentées dans les tableaux et graphiques

¹³ A'URBA, janvier 2012, *synthèse des pratique des déplacements des habitants de la Gironde en 2009*, Rapport d'étude.

Carte 13. Référentiel géographique de la comparaison des données EDGT 2009



245 596 déplacements (12,8% de l'ensemble des déplacements Gironde Hors Agglomération Bordelaise¹⁴)

soit, en moyenne :

3,7 déplacements/ jour/ personne (3,8 GHAB)

11,4 km par déplacement (10,6 km GHAB)

19 minutes par déplacement (18 minutes GHAB)

a) La demande de mobilité : les disparités sociodémographiques

Tableau 5. Nombre moyen de déplacements par personne et par âge

	Haute Gironde	GHAB
11-17 ans	2,9	3,1
18-24 ans	4,0	3,7
25- 34 ans	4,4	4,5
35- 49 ans	4,7	4,8
50- 64 ans	3,4	3,8
65 ans et plus	2,3	2,7

Tableau 6. Nombre moyen de déplacements par personne et par PCS

	Haute Gironde	GHAB
Agriculteurs	N.S.	3,1
Artisans, com., chef d'ent.	3,7	4,2
Cadres et prof. Int. Sup.	4,3	4,5
Prof. interm.	4,1	4,0
Employés	4,1	4,0
Ouvriers	3,3	3,7
Elèves, étud.	2,7	3,1
Chômeurs	N.S.	—
Autres	N.S.	2,4

Source : EDGT, EMD 2009

Le nombre moyen de déplacements par âge est en général moins élevé dans la Haute Gironde que dans le secteur Gironde Hors Agglomération Bordelaise.

L'observation du cycle de vie des ménages fait, cependant, apparaître une structure des déplacements similaire quel que soit le territoire. Ce sont les 25- 49 ans qui se déplacent le plus à l'inverse des personnes âgées qui réalisent moins de déplacements quotidiens que les autres générations. En outre, toutes les catégories socioprofessionnelles de la Haute Gironde ont des

¹⁴ y.c. zones EMD 42, 46, 47 et 65 pour le Médoc et la Haute Gironde.

déplacements quotidiens inférieurs à la moyenne girondine mis à part les professions intermédiaires et les employés.

Tableau 7. Distance moyenne par déplacement et par âge

	Haute Gironde	GHAB
11-17 ans	8,0	8,2
18-24 ans	13,1	12,5
25- 34 ans	11,7	10,7
35- 49 ans	12,2	10,7
50- 64 ans	12,2	10,8
65 ans et plus	7,9	7,3
Moyenne	11,4	10,0

Tableau 8. Distance moyenne par déplacement et par PCS

	Haute Gironde	GHAB
Agriculteurs	4,6	9,9
Artisans, com., chef d'ent.	10,6	8,6
Cadres et prof. Int. Sup.	11,7	10,9
Prof. interm.	12,8	10,1
Employés	12,5	9,9
Ouvriers	9,8	11,0
Elèves, étud.	11,0	9,7
Chômeurs	3,0	—
Autres	13,7	10,1
Moyenne	11,4	10,0

Source : EDGT, EMD 2009

Bien que les déplacements des habitants de la Haute Gironde soient, en moyenne, plus longs que dans le secteur GHAB, leur structure apparaît cependant similaire au reste de la Gironde si l'on observe l'âge des individus. Ce sont les 18-24 ans qui se déplacent le plus loin avec les 25-64 ans. En outre, les personnes âgées ainsi que la catégorie de population la plus jeune réalisent les plus courtes distances.

La distribution selon les catégories socioprofessionnelles met en exergue la désindexation entre localisations résidentielles et lieu d'emploi qui pèse sur certaines catégories de la population : les employés et les professions intermédiaires présentent des distances de déplacement plus importantes que les cadres par exemple. Toutefois, les ouvriers de la Haute Gironde se distinguent par des distances de déplacement significativement plus courtes que la moyenne girondine, traduisant notamment la présence d'un emploi local lié à la viticulture et à la centrale de Braud et St Louis.

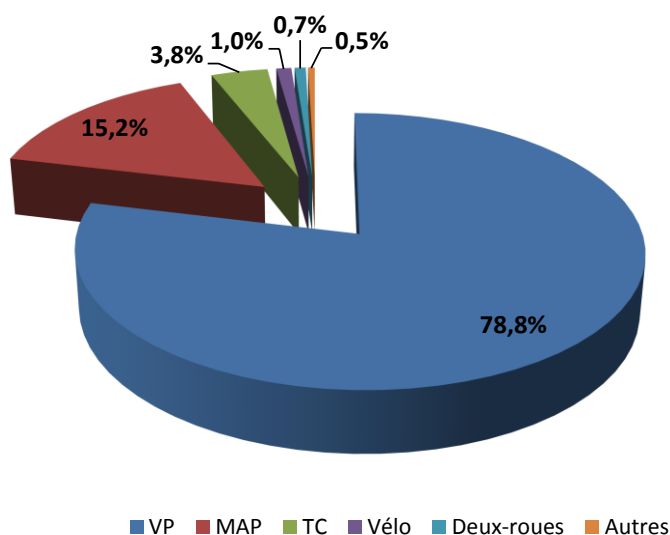
b) Une utilisation massive de l'automobile

L'automobile est le mode ultra-dominant, pour un peu plus de trois déplacements sur 4. La marche à pied apparaît comme le deuxième mode de déplacement avec un déplacement sur 7 environ, devant les transports en commun, qui représentent 3,8% des déplacements (un peu plus

de 43% des déplacements en transports en commun sont consacrés au transport scolaire). Les autres modes tels que le vélo, par exemple, sont très peu utilisés et représentent moins de 2,2% des déplacements (figure 3). Ce sont les individus appartenant à la classe d'âge 35-49 ans qui accordent le plus d'importance à l'automobile lors de leurs déplacements, à hauteur de 87,3% en tant que conducteurs (tableau 9). Les moins de 24 ans et les personnes âgées utilisent davantage ce mode de transport en covoiturage que les autres. Les transports collectifs sont destinés principalement au transport scolaire des moins de 18 ans, les autres classes d'âge ne l'utilisent quasiment pas. Enfin, la marche à pied apparaît comme le deuxième mode principal des moins de 18 ans, des 25-34 ans et des plus de 50 ans.

Les 18-24 ans représentent la catégorie d'âge pratiquant le plus la marche à pied (18,2%) bien qu'ils privilégient la voiture particulière comme mode de transport principal (à hauteur de 79,5%).

Figure 3. Répartition modale de l'ensemble des déplacements des ménages¹⁵



Source : EDGT, EMD 2009

Tableau 9. Partage modal en fonction de la tranche d'âge

	MAP	Vélo	Deux-roues	VL Conducteur	VL Passager	TC	Autres	Total
11-17 ans	3 013 14,6%	840 4,1%	482 2,3%		9 363 45,4%	6 947 33,6%		20 646 100%
18-24 ans	3 452 18,2%			10 962 57,9%	4 080 21,6%	430 2,3%		18 925 1
25- 34 ans	5 685 13,1%	482 1,1%	927 2,1%	34 658 79,8%	977 2,3%	702 1,6%		43 431 100%
35- 49 ans	6 724 7,8%	252 0,3%	429 0,5%	75 575 87,3%	2 780 3,2%	172 0,2%	616 0,7%	86 548 100%
50- 64 ans	6 649 13,8%	888 1,8%		36 817 76,3%	2 803 5,8%	935 1,9%	130 0,3%	48 222 100%
65 ans et plus	9 191 33,0%			14 224 51,1%	3 904 14,0%	143 0,5%	362 1,3%	27 824 100%

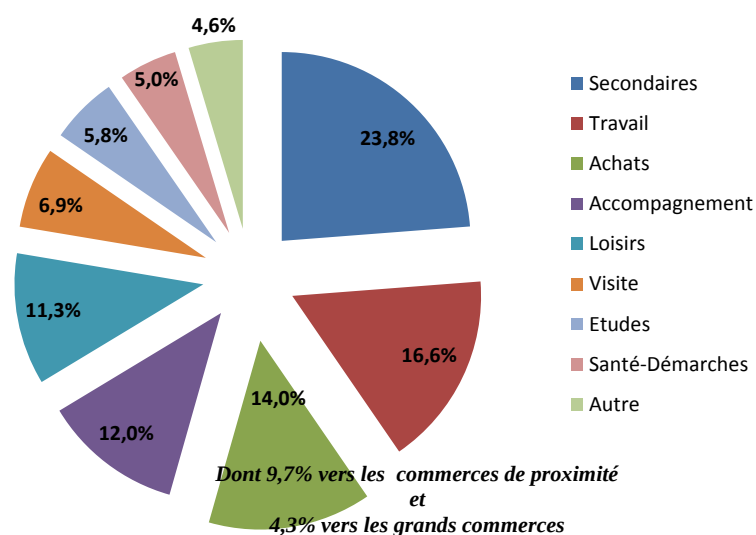
Note : les résultats en italique ne sont pas significatifs Source : EDGT, EMD 2009

¹⁵ Les calculs sont réalisés à partir du secteur Haute-Gironde issu de la base EDGT et de la zone 65 issu de la base EMD.

c) Trois motifs prépondérants : travail, achats et accompagnement

Les trois motifs prépondérants sont le travail, les achats et l'accompagnement (figure 4). Il faut souligner que le motif « accompagnement » représente 12% des déplacements : une proportion importante qui reflète probablement l'éloignement relatif des origines et des destinations pour les individus non motorisés, qui les oblige à être dépendants du véhicule d'une autre personne. Le motif principal de déplacement est le motif dit « secondaire » qui regroupe un ensemble de déplacements chaînés sans retour au domicile. La part élevée de ces déplacements (1 sur 4) semble refléter une gestion rationnelle de la mobilité par les ménages qui tendent à regrouper différents motifs pour un même déplacement.

Figure 4. Répartition des motifs de déplacements de l'ensemble des ménages



Lecture : Les « Commerces de proximité » comprennent les petits et moyens commerces (de type boulangerie, épicerie, etc.) et les « Grands magasins » comprennent les grands magasins, les supermarchés, les hypermarchés, etc.
(Source EDGT, EMDT 2009)

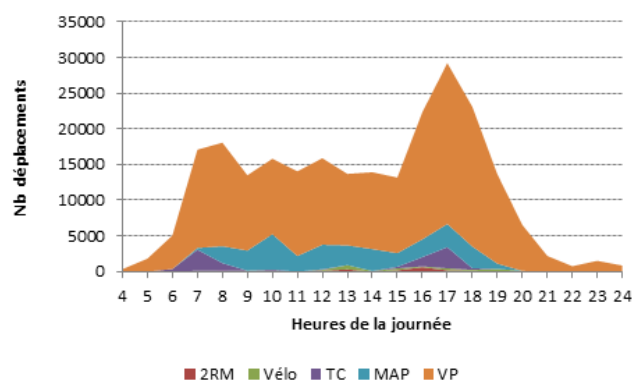
d) Les heures de pointes diffèrent selon la longueur et le mode des déplacements

Aux heures de pointe (matin, midi et soir), les modes de transport les plus représentés sont la voiture, la marche à pied et les transports en commun (cf. figure 5). Notons, cependant, que les transports en commun sont très peu utilisés en milieu de journée, qui correspond à un moment de la journée où l'offre est peu abondante. En outre, selon l'heure de pointe, la longueur des déplacements par mode diffère. Pour la voiture, par exemple, l'heure de pointe de 7h génère des déplacements longs supérieurs à 5 km (cf. figure 6 sur la répartition des distances de déplacements par modes de transport dans la Haute Gironde) alors que celle de 8h engendre des déplacements courts (entre 1 et 5 km) réalisés principalement en modes doux (cf. figure 6). Toutefois, comme le révèle la figure 6, les habitants de la Haute Gironde réalisent 24,5% de leurs

déplacements en voiture sur des distances inférieures à 2 km. Ce constat, issu de l'analyse des zones de pertinence des modes de transport dans le secteur de la Haute Gironde, permet de mettre en exergue les potentialités de report modal de la voiture particulière vers les autres modes. En effet, 45,9% des déplacements en voiture sont effectués sur une distance inférieure à 5 km, c'est-à-dire dans la zone de pertinence des modes doux (vélo et marche à pied).

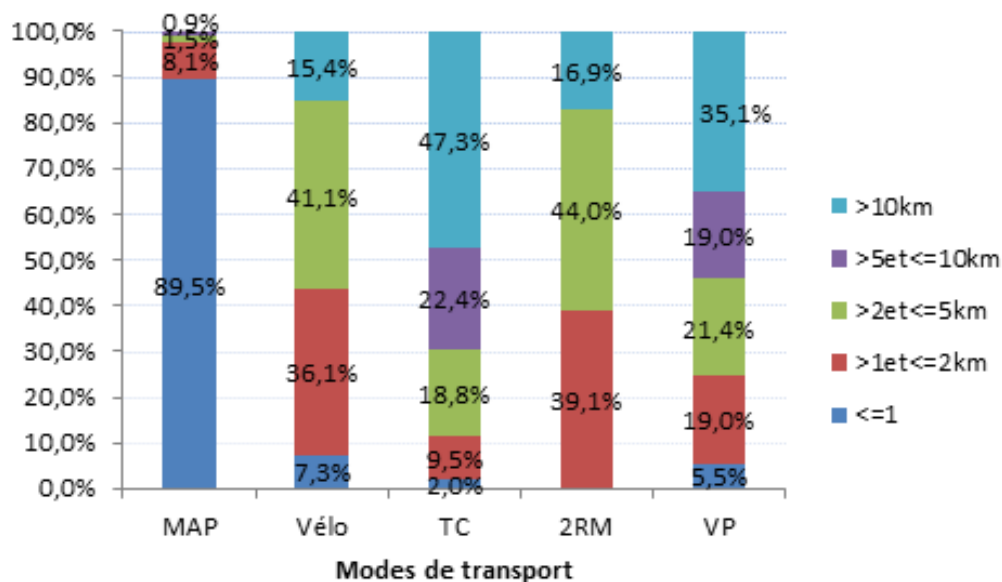
En outre, l'analyse des heures de pointes permet d'envisager des perspectives en termes d'aménagement des heures de travail afin, notamment, de réduire la congestion de la voirie aux heures de pointe.

Figure 5. Répartition des déplacements suivant l'heure de la journée et le mode



(Source EDGT, EMD 2009)

Figure 6. Répartition des distances de déplacement par modes de transport dans la Haute- Gironde



(Source EDGT, EMD 2009)

187 191 déplacements

2 090 737 km parcourus

soit, en moyenne :

2,8 déplacements/ jour/ personnes

12,3 km par déplacement

19 minutes par déplacement

Les déplacements dits « primaires » sont liés au domicile, ce qui signifie que le domicile est soit l'origine, soit la destination du déplacement. Nous analysons en détail les motifs de ces déplacements primaires.

a) Les déplacements pour motif travail

40 869 déplacements (21,8% de l'Ensemble des Déplacements de la Haute Gironde)

781 024 km parcourus (37,4% EDHG)

soit, en moyenne :

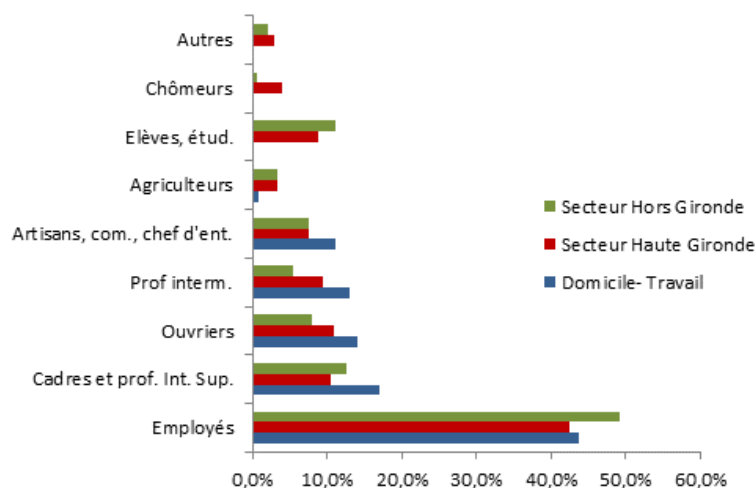
20,5 km par déplacement (10,6 km EDHG)

24 minutes par déplacement (18 minutes EDHG)

Qui se déplace pour le motif travail ?

- Majoritairement des employés...

Figure 7. Répartition des déplacements domicile-travail selon la catégorie professionnelle



(Source EDGT, EMD 2009)

- La classe d'âge 35-49 ans...

Tableau 10. Répartition des déplacements domicile-travail selon la tranche d'âge

Âge	Haute-Gironde Domicile -Travail	GHAB tous motifs	Haute-Gironde tous motifs
11-17 ans		9,0%	10,0%
18-24 ans	5,8%	4,6%	7,2%
25- 34 ans	25,5%	15,7%	17,9%
35- 49 ans	44,8%	32,1%	31,6%
50- 64 ans	23,8%	23,1%	20,6%
65 ans et plus		15,5%	12,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

(Source EDGT, EMD 2009)

Âge	Domicile-Travail GHAB
11-17 ans	0%
18-24 ans	5,6%
25-34 ans	21,6%
35-49 ans	45,6%
50-64 ans	26,9%
65 ans et plus	0,3%
Total	100,0%

(Source EDGT 2009)

Les déplacements domicile-travail réalisés par les 35-49 ans dans le secteur de la Haute Gironde comme dans le reste du territoire hors agglomération bordelaise sont très importants (respectivement 44,8% et 45,6%). Comme le montre le tableau 11, ci-dessous, cette tranche d'âge des 35-49 ans réalise la majorité des déplacements secondaires liés à l'accompagnement de personnes et, principalement, des enfants sur les lieux d'études (école, collège, lycée). Ce résultat est d'autant plus significatif que la répartition des déplacements liés au domicile pour cette tranche d'âge ainsi que celle relative à l'ensemble des déplacements est plus faible. En outre, la part des déplacements secondaires pour motif accompagnement relative au nombre de déplacements totaux représente 9,6% pour la tranche d'âge 35-49 ans. C'est un des éléments expliquant la forte dépendance à l'automobile de cette tranche d'âge. Ces derniers intègrent dans leur emploi du temps quotidien des déplacements complexes en chaînant différents motifs.

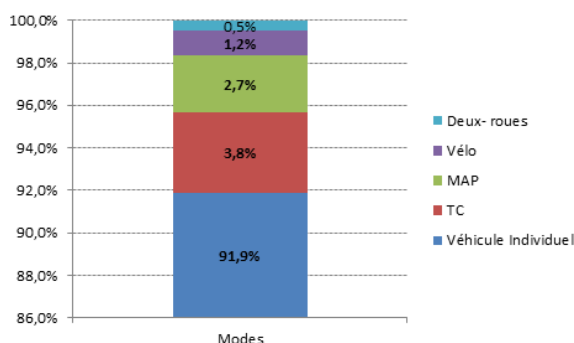
Tableau 11. Les déplacements secondaires liés à l'accompagnement par tranche d'âge

Âge	Répartition des déplacements pour motif accompagnement	Répartition des déplacements liés au domicile	Répartition de l'ensemble des déplacements
11-17 ans	7,8%	4,6%	8,4%
18-24 ans	13,1%	4,0%	7,7%
25-34 ans	23,5%	11,2%	17,7%
35-49 ans	36,8%	29,4%	35,2%
50-64 ans	15,9%	29,9%	19,6%
65 ans et plus	2,9%	20,9%	11,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

(Source EDGT, EMD 2009)

Figure 8. La place prépondérante de l'automobile pour les déplacements domicile-travail (Source EDGT, EMD 2009)

En nombre de déplacements



En nombre de kilomètres parcourus

Modes	Nb km	Part
Véhicule Individuel	731 277	93,6%
TC	39 717	5,1%
MAP	611	0,1%
Vélo	1 119	0,1%
Deux-roues	8 301	1,1%
Total	781 024	100,0%

Quel potentiel de report modal pour le motif travail ?

48,9% des déplacements en voiture sont réalisés par la classe d'âge 35-49 ans, 24,1% par les 25-34 ans et 20,8% par les 50-64 ans. 14,0% des distances parcourues par les habitants de la Haute Gironde pour se rendre sur leur lieu de travail sont comprises entre 2 et 5 km et 12,4% entre 5 et 10 km. Mais ces distances, relativement faibles compte tenu du principal mode de transport utilisé pour se déplacer, peuvent-elles permettre d'envisager un report modal de la voiture vers d'autres moyens de transports ?

▪ Les déplacements courts...

Les classes d'âge les plus représentées dans les déplacements « courts » sont les 35-49 ans et les plus de 50 ans (Tableau 12). Les catégories les plus jeunes (moins de 34 ans) ne sont pas représentées pour les déplacements compris entre 2 et 5 km mais représentent 11,8% des déplacements compris entre 5 et 10 km. L'essentiel des déplacements domicile-travail des 35-49 ans est compris entre 2 et 5 km. En outre, alors que les déplacements domicile-travail des 35-44 ans représentent 6,7% des déplacements primaires compris entre 2 et 5 km, les motifs accompagnement et achats représentent respectivement 55,6% et 12,6% de ces trajets courts. Lorsque l'on analyse, plus précisément, les motifs de déplacements courts en voiture, on constate

que l'accompagnement figure en première position (56,6%) loin devant le motif achat (12,9%) et le motif travail (6,8%).

Tableau 12. Répartition des déplacements selon la distance parcourue et l'âge

Âge	Entre 2 et 5 km	Entre 5 et 10 km
11-17 ans		
18-24 ans		11,8%
25- 34 ans		19,5%
35- 49 ans	70,4%	59,9%
50- 64 ans	12,1%	8,7%
65 ans et plus	17,4%	
Total	100,0%	100,0%

(Source EDGT, EMD 2009)

- Les temps de déplacements par tranche de distance et par mode...

L'estimation des distances—temps de déplacement ne fait pas apparaître le temps de transport comme un facteur déterminant de choix modal (Tableau 13). En effet, sur les plus courtes distances (inférieures à 5 km), il faut, en moyenne, 7 minutes à une voiture pour réaliser un déplacement de 2,5 km, soit une vitesse de 21 km/h comparable au vélo pour effectuer un trajet similaire. Par conséquent, le report modal vers les déplacements doux tels que le vélo peut être envisagé comme une solution alternative à l'encombrement de la voirie par la voiture à condition, toutefois, que celle-ci soit aménagée pour un usage sécurisé et efficace des différents modes de transport.

Tableau 13. Les distances-temps en véhicule individuel

Distances	Véhicule Individuel	
	Temps (en min.)	Moyenne (en km)
1 et 2 km	7	1,7
2 et 5 km	8	3,2
5 et 10 km	10	7,3
Sup. 10 km	27	28,9

(Source EDGT, EMD 2009)

b) Les déplacements pour motif Achats

34 328 déplacements (18,3% de l'Ensemble des Déplacements de la Haute Gironde)

278 829 km parcourus (13,3% EDHG)

soit, en moyenne :

0,52 déplacements / jour/ personne

8,4 km par déplacement (8,2 km Gironde Hors Agglomération Bordelaise)

12 minutes par déplacement

Des déplacements fortement liés au domicile

60,2% des déplacements pour le motif achat sont directement liés au domicile et constituent donc des déplacements non subordonnés à d'autres motifs. Cette part est inférieure à celle observée sur le reste du territoire girondin (64%) en raison, notamment de l'intégration du cubzaguais dans la zone d'étude de la Haute Gironde. La part des déplacements pour motif achat directement liés au domicile s'élève à 62,1% dans la Haute Gironde alors qu'elle ne représente que 54,1% des déplacements pour motif achat dans le Cubzaguais. Cependant, il faut noter que les distances réalisées sur ce secteur (8,4 km en moyenne) sont quasiment équivalentes à l'ensemble des autres secteurs de la Gironde (8,2 km en moyenne).

Des déplacements au profit des commerces de proximité

69,5% des déplacements pour motif achat se font vers les commerces de proximité et 30,5% vers les grands commerces (tableau 14), tandis que les distances vers ces derniers sont sensiblement supérieures, traduisant une relation inversée et bien connue entre fréquence et portée des déplacements.

Tableau 14. Nombre, distance totale et moyenne des déplacements achats selon le type de commerces

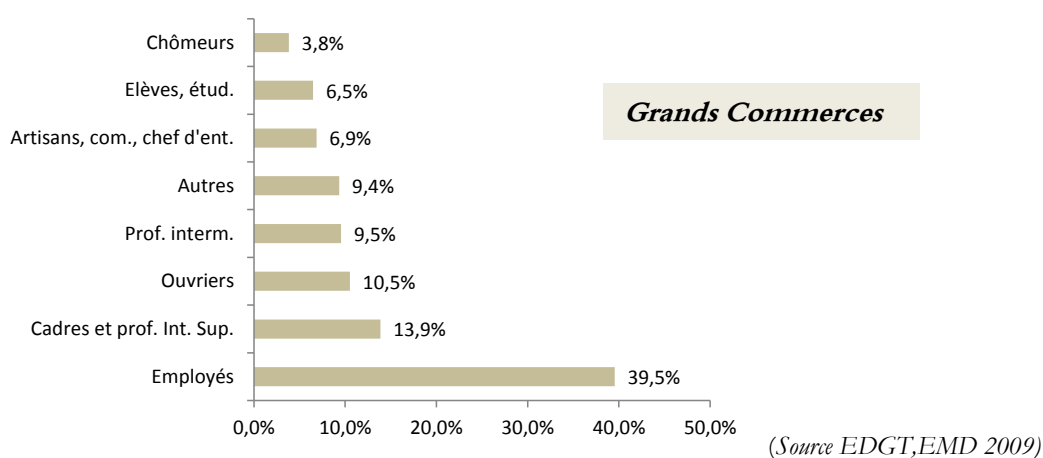
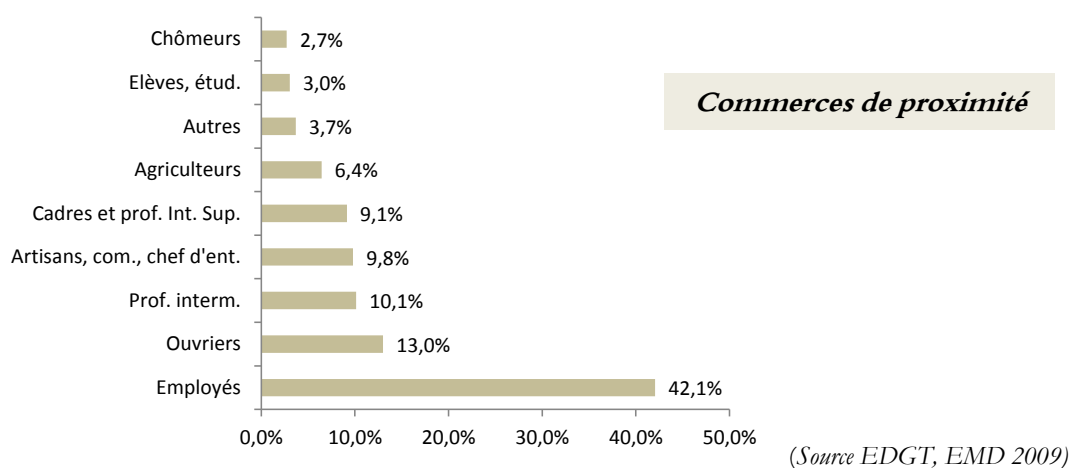
Types commerces	Km	Nb Dépl.	Nb Km/Depl.
Commerces de proximité	173 972	22 952	7,6
Grands commerces	104 857	10 286	10,2
Total	278 829	33 238	8,4

(Source EDGT,EMD 2009)

Qui se déplace pour le motif achats ?

- Majoritairement des employés, les cadres sont davantage captifs des grands commerces...

Figure 9. Déplacements pour le motif Achats selon la catégorie professionnelle



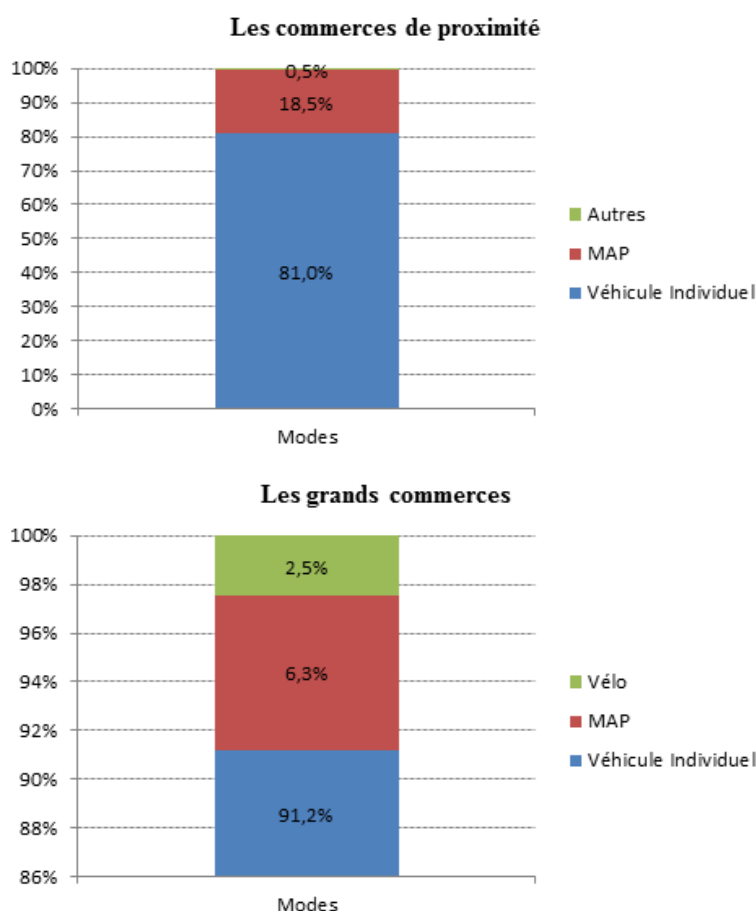
- Les plus de 65 ans...

Tableau 15. Répartition des déplacements pour motif Achats selon la tranche d'âge et le type de commerce (CP : Commerces de Proximité ; GC : Grands Commerces)

Âge	Part CP	Part GC
11-17 ans	2,5%	8,0%
18-24 ans	9,3%	2,7%
25- 34 ans	12,4%	15,4%
35- 49 ans	23,2%	28,2%
50- 64 ans	22,0%	28,2%
65 ans et plus	30,5%	17,5%
Total	100,0%	100,0%

(Source EDGT, EMD 2009)

Figure 10. La place prépondérante de l'automobile pour le motif « achats » : un constat à nuancer



(Source EDGT, EMD 2009)

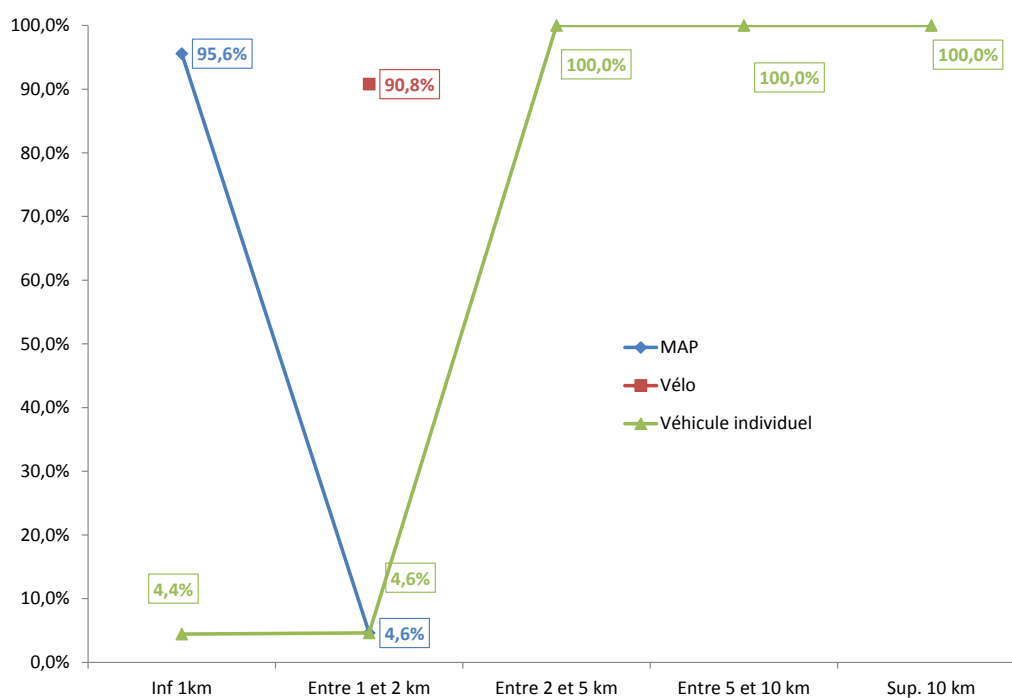
Les déplacements vers les commerces de proximité, bien que fortement dépendants de la voiture, peuvent également être réalisés à pied. En revanche, les grands commerces ne laissent quasiment aucune place aux modes de transport alternatifs à la voiture.

Quel potentiel de report modal pour le motif Achats ?

Pour ce type de déplacements, la question du report modal se pose essentiellement pour les déplacements courts. Les déplacements en voiture compris entre 2 et 5 km ont une durée moyenne de 7,5 minutes pour une longueur moyenne de déplacement de 3 km. Les personnes captives de la voiture pour ces types de trajets courts sont essentiellement les employés (36,2%), les cadres (17,8%) et les professions intermédiaires avec les ouvriers (respectivement 10,6 % et 10,2%). C'est la classe d'âge des plus de 65 ans qui est, également, la plus représentée (36,4%) devant les 35-49 ans (21,9%) et les 50- 64 ans (24,3%).

Le potentiel de report modal pour le motif achat apparaît donc élevé en Haute Gironde dans la mesure où, non seulement, la voiture occupe une place hors norme dans la réalisation des trajets les plus courts mais, également, la majorité des achats se fait dans les commerces de proximité.

Figure 11. Répartition modale des déplacements par tranche de distance parcourue



(Source EDGT, EMD 2009)

c) Les déplacements des jeunes et des personnes âgées

Le motif « Etudes »

13 279 déplacements (7,1% de l'Ensemble des Déplacements de la Haute Gironde)

132 270 km parcourus (6,3% EDHG)

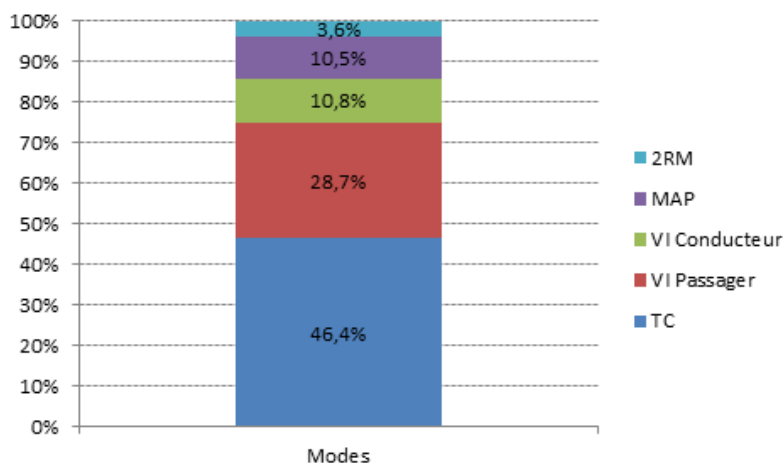
soit, en moyenne :

0,2 déplacements / jour / personne

10,7 km par déplacement

28 minutes par déplacement

Figure 12. Répartition modale des déplacements pour motifs Etudes:
La place prépondérante des modes alternatifs à l'automobile



(Source EDGT, EMD 2009)

Les déplacements des personnes âgées (65 ans et plus)

8,5 km par déplacement

15 minutes par déplacement

- Le motif prépondérant : les déplacements pour achat

Tableau 16. Répartition des déplacements par motif pour la tranche d'âge 65 ans et plus

Motifs	Effectifs	Part
Commerces de proximité	7 280	30,6%
Loisirs	6 346	26,7%
Santé-démarches	3 616	15,2%
Visite	3 498	14,7%
Grands commerces	1 836	7,7%
Accompagnement	850	3,6%
Autres	345	1,5%
Total	23 770	100%

(Source EDGT, EMD 2009)

- Les modes privilégiés : la voiture et la marche à pied

Modes	Effectifs	Part
MAP	7 797	33,3%
VI Conducteur	12 148	51,9%
VI Passager	3 321	14,2%
TC	143	0,6%
Total	23 409	100%

(Source EDGT, EMD 2009)

- Quel mode dominant pour quel type de commerce ?

	Commerces de proximité	Grands commerces
Véhicule Individuel	75,5%	91,2%
MAP	24,5%	8,8%
Total	100,00%	100,00%

(Source EDGT, EMD 2009)

EN BREF....

Les comportements de déplacements des ménages de la Haute-Gironde

-Le secteur de la Haute Gironde se caractérise par des déplacements fortement dépendants de l'automobile et relativement longs (12,3 km en moyenne) pour se rendre sur le lieu de travail, d'achat ou d'études.

-Les déplacements domicile-travail réalisés par les 35-49 ans dans le secteur de la Haute Gironde comme dans le reste du territoire hors agglomération bordelaise sont très importants (respectivement 44,8% et 45,6%)

-60,2% des déplacements pour le motif achat sont directement liés au domicile et constituent donc des déplacements « spécialisés », c'est-à-dire non subordonnés à d'autres motifs.

Le potentiel de report modal est élevé :

- 45,9% des déplacements en voiture sont effectués sur une distance inférieure à 5 km, c'est-à-dire dans la zone de pertinence des modes doux (vélo et marche à pied).

-Les 35-49 ans réalisent la majorité des déplacements secondaires pour motif accompagnement et études sur des distances relativement courtes (inférieures à 5 km).

-La voiture occupe une place hors norme dans la réalisation des trajets les plus courts et la majorité des achats se fait dans les commerces de proximité.

A la complexité observée des déplacements, seule une panoplie de solutions peut permettre de faire basculer les comportements de mobilité

Les leviers mobilisables :

- ❖ Rééquilibrer l'usage de la voirie au profit des modes doux : actions sur l'apaisement des vitesses et sur les cheminements piétons
- ❖ Action sur la localisation des équipements publics et des nouvelles zones d'habitat (proximité centre-ville, gare)
- ❖ Action sur la redynamisation des centres-villes
- ❖ Faciliter les parcours entre lieux de vie et lieux d'habitat (commerces, équipements, zones d'emploi)
- ❖ Rapprochement des zones urbanisées et des zones correctement desservies en transports collectifs : susciter l'émergence de quartiers de gare et veiller au renforcement du lien entre la gare et le centre-ville
- ❖ Action sur zones commerciales : localisation, équipements et desserte en modes doux, continuité des pistes cyclables et lien avec le centre-ville
- ❖ Stationnement liés aux commerces en centre-ville : privilégier la rotation du stationnement plus que la quantité pour faciliter les flux piétons et le stationnement des vélos
- ❖ Plan de déplacements Etablissements scolaires, écomobilité scolaire (Vélo-bus, pédibus),
- ❖ Plans de déplacements entreprises, plan de circulation ou de déplacement
- ❖ Offrir des aménagements cyclables lorsque cela s'avère nécessaire et justifié (y compris stationnement vélo)

1. La description des flux : la Haute-Gironde

Nous proposons ici une description systématique des flux de déplacement. Les données utilisées proviennent essentiellement de l'enquête cordon routier (ECR) de Bordeaux et de l'enquête des Grands Territoires (EDGT) réalisées en 2009.

Encadré 1.

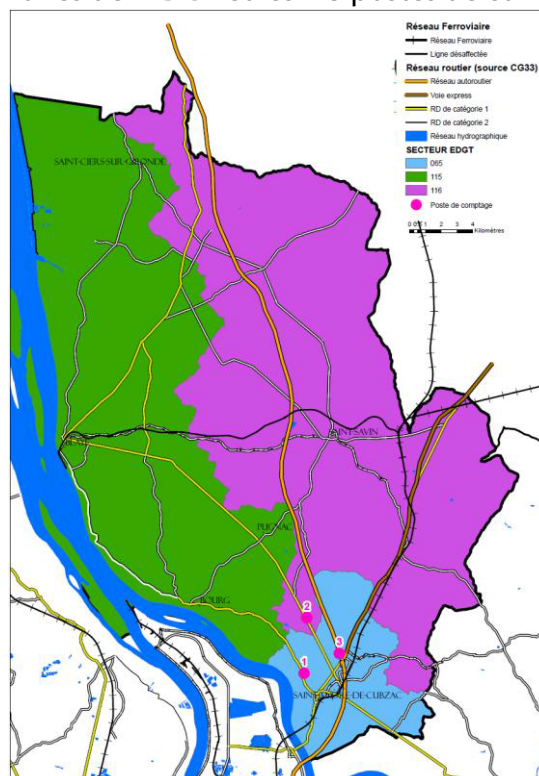
Les enquêtes cordon routier (ECR) et grands territoires (EDGT)

Les deux sources de données utilisées ici sont complémentaires.

L'ECR étant une enquête *in situ* les observations sont plus nombreuses et donc, la donnée assez fiable. Il y a trois postes de comptages sur le territoire. En revanche, étant donné la localisation de ces postes (Carte 14), les flux d'intérêt sont principalement les flux **entrant** sur le territoire depuis l'agglomération bordelaise. Il n'est donc possible que d'étudier les flux d'échange entrants, ainsi que les flux de transit (flux entrant dont la destination ne se trouve pas en Haute-Gironde).

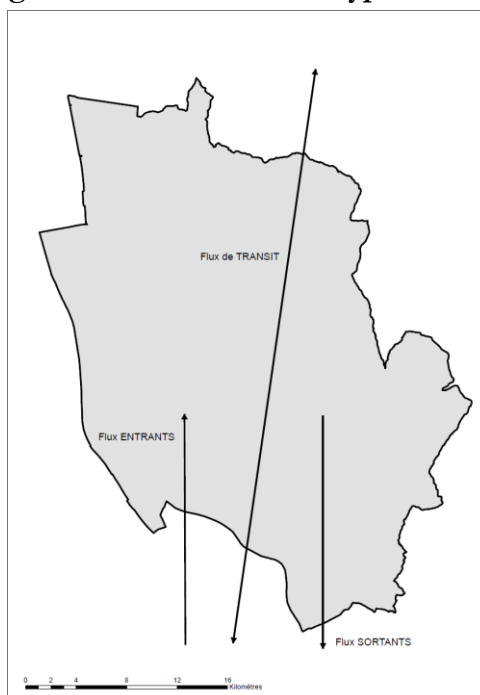
L'EDGT renseigne plus précisément sur les comportements de mobilité, c'est-à-dire autant sur les flux originaires ou à destination de Haute-Gironde. Le territoire est subdivisé en 4 zones (cf. carte 14) : Zone 065 (Saint-André-de-Cubzac), zone 115 (Bourg-Blaye), zone 116 (Saint-Savin-Cavignac). L'information est moins précise : on ne peut pas descendre au niveau communal pour les origines/destinations. C'est pourquoi l'EDGT a été principalement utilisée pour l'estimation des flux d'échange sortants en direction de l'agglomération bordelaise.

Carte 14 Les 3 zones de l'EDGT et les 3 postes de comptage de l'ECR



Les deux sources de données sont en fait complémentaires, et sont utilisées ici en fonction de leur champ de pertinence : l'ECR est utilisée pour les flux entrants, à destination de Haute-Gironde (d'où viennent-ils ?) et pour les flux de transit, tandis que l'EDGT est utilisée pour les flux sortants, d'origine Haute-Gironde (où vont-ils ?) (cf. figure 12).

Figure 12. Les 3 différents types de flux



La question de la significativité des flux

Comme dans toute enquête, les flux enquêtés sont « redressés » : il s'agit, en se basant sur les déplacements de la population enquêtée, de calculer les déplacements de l'ensemble de la population. Les flux enquêtés sont ainsi transformés en flux « réels » par un traitement statistique adapté : 30 flux enregistrés deviennent quelques milliers dans la base. Il se peut que ce redressement pose parfois un problème de représentativité : deux ou trois flux enquêtés peuvent, par extrapolation, devenir plusieurs centaines de flux « réels ». Après plusieurs tests, nous avons, par convention, fixé les seuils de représentativité à 5 flux enquêtés. Les flux inférieurs à ce seuil ne sont pas représentés.

Guide de lecture de l'ECR

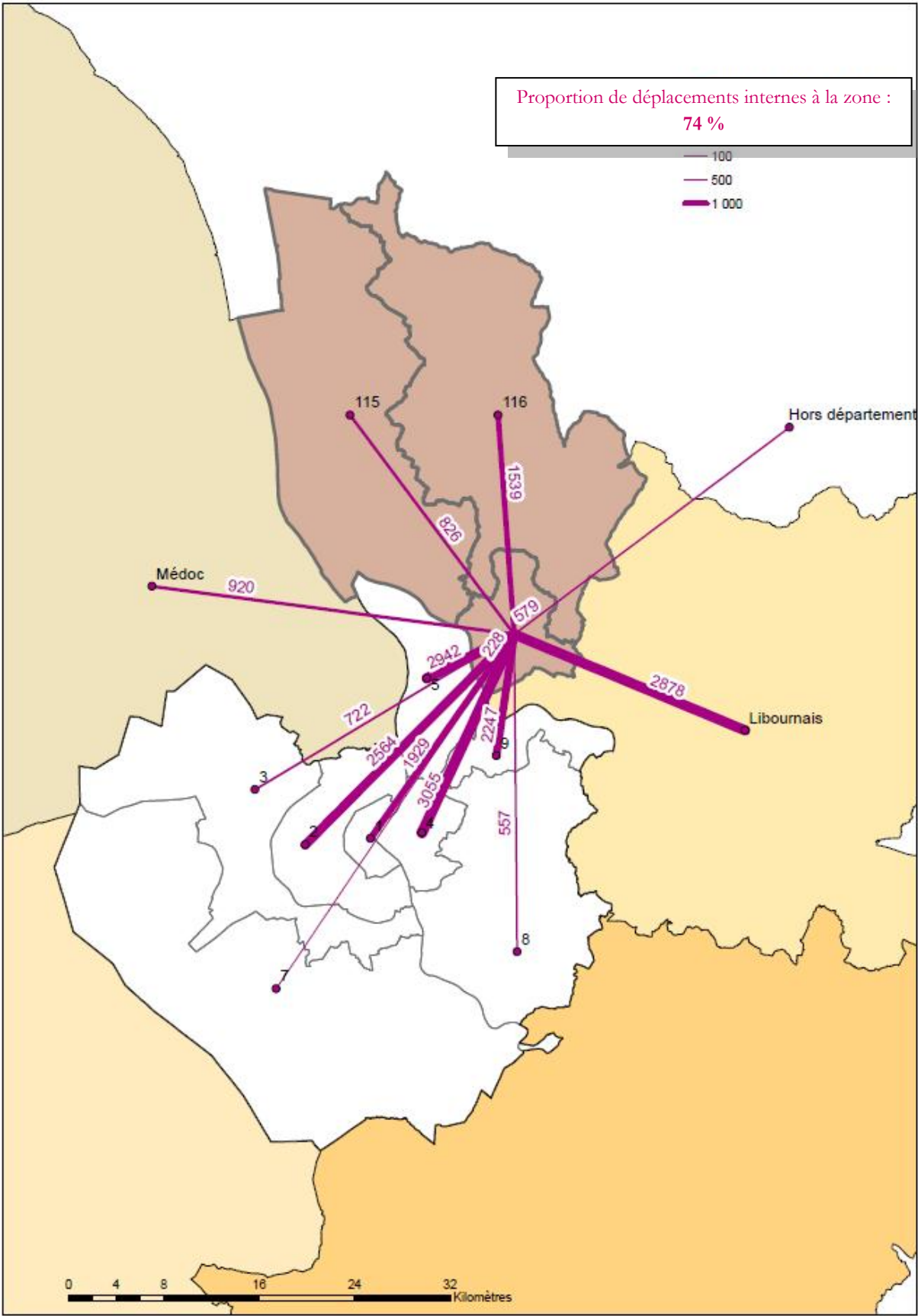
L'ECR permet de connaître le nombre de véhicules et le nombre de personnes passant par un point donné : le premier chiffre est donné au-dessus de chaque flux sur les cartes, le deuxième est entre parenthèses. En outre, pour les flux de transit, comme le comptage ne se fait que dans un sens, on ne peut pas attribuer les flux à une origine et une destination particulière. Ainsi par exemple, sur la carte 16, les échanges avec l'agglomération bordelaise se lisent ainsi : il y a 2 854 véhicules (11 096 passagers) qui transitent par la Haute-Gironde ayant comme origine **ou** comme destination l'agglomération bordelaise. Enfin, la mention « reste du monde » désigne les échanges qui ne concerne ni une zone de la Gironde, ni un département aquitain, ni la région limitrophe de Haute-Gironde (Poitou-Charentes).

L'analyse des flux ayant comme origine la Haute-Gironde montre une différence certaine entre :

1. La zone de Saint-André-de-Cubzac, qui échange beaucoup avec l'agglomération bordelaise, notamment la rive droite, mais également l'hypercentre ou l'intra-rocade, sur la rive gauche. Les échanges sont également soutenus avec le Libournais. En revanche, contrairement à l'idée reçue d'un territoire complètement sous influence bordelaise, la proportion de déplacements internes est importante : environ 3 sur 4 (Carte 15a).

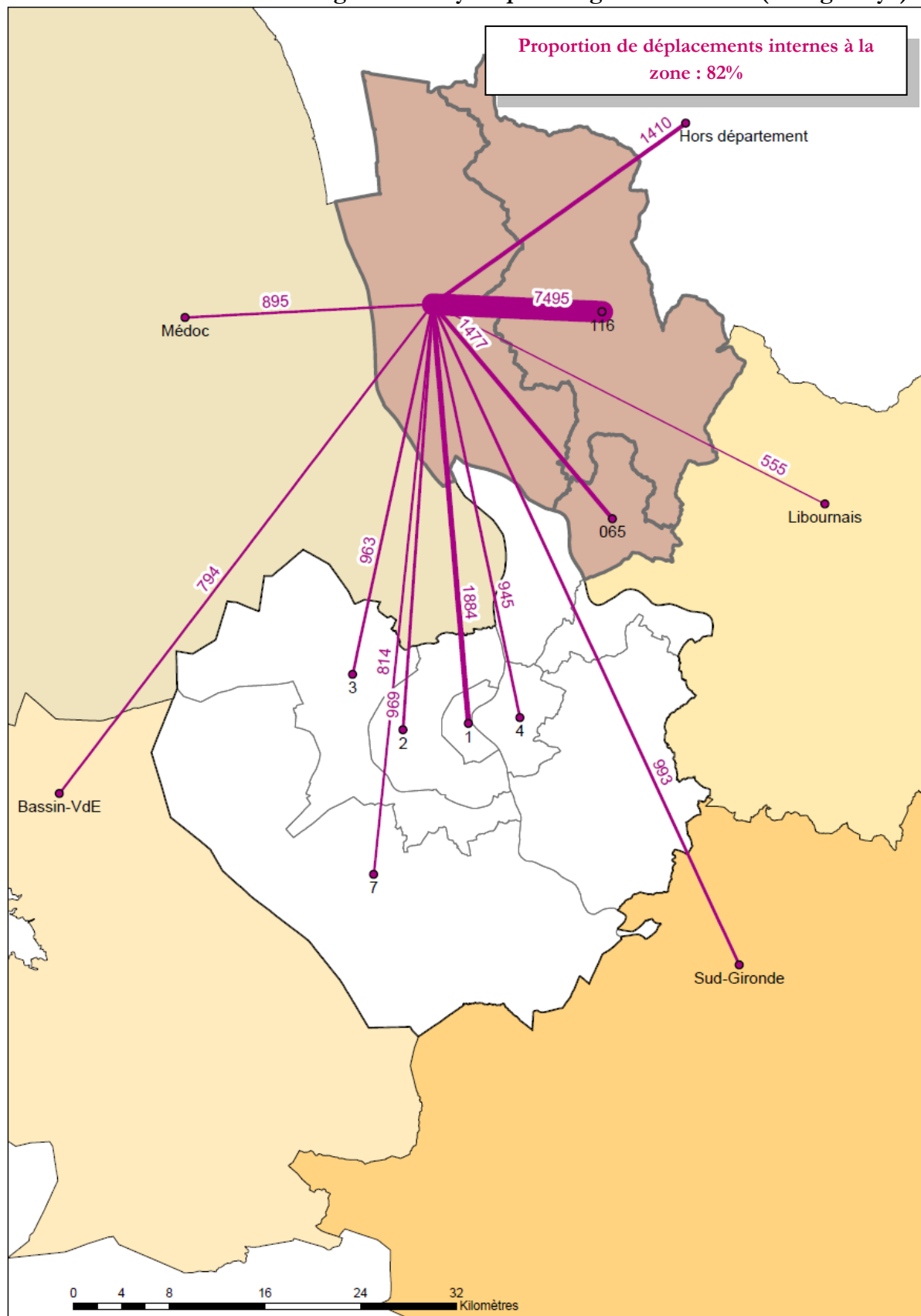
2. Les zones de Bourg-Blaye et de Saint-Savin-Cavignac, très interdépendantes, avec de très nombreux déplacements de l'une à l'autre. La zone de Bourg-Blaye échange avec à peu près tous les territoires girondins : non seulement l'agglomération bordelaise, mais aussi le Médoc, le Bassin d'Arcachon, et le Sud-Gironde. Plus de 4 déplacements sur 5 s'y font en interne, à l'inverse de la zone de Saint-Savin-Cavignac, avec moins de deux déplacements sur trois (Cartes 15b et 15c). L'insuffisance relative de cette dernière zone en emplois et en commerces (cf. Partie 2) permet d'expliquer sa relative « extraversion ».

Carte 15a. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 065 (St-A. de Cubzac)



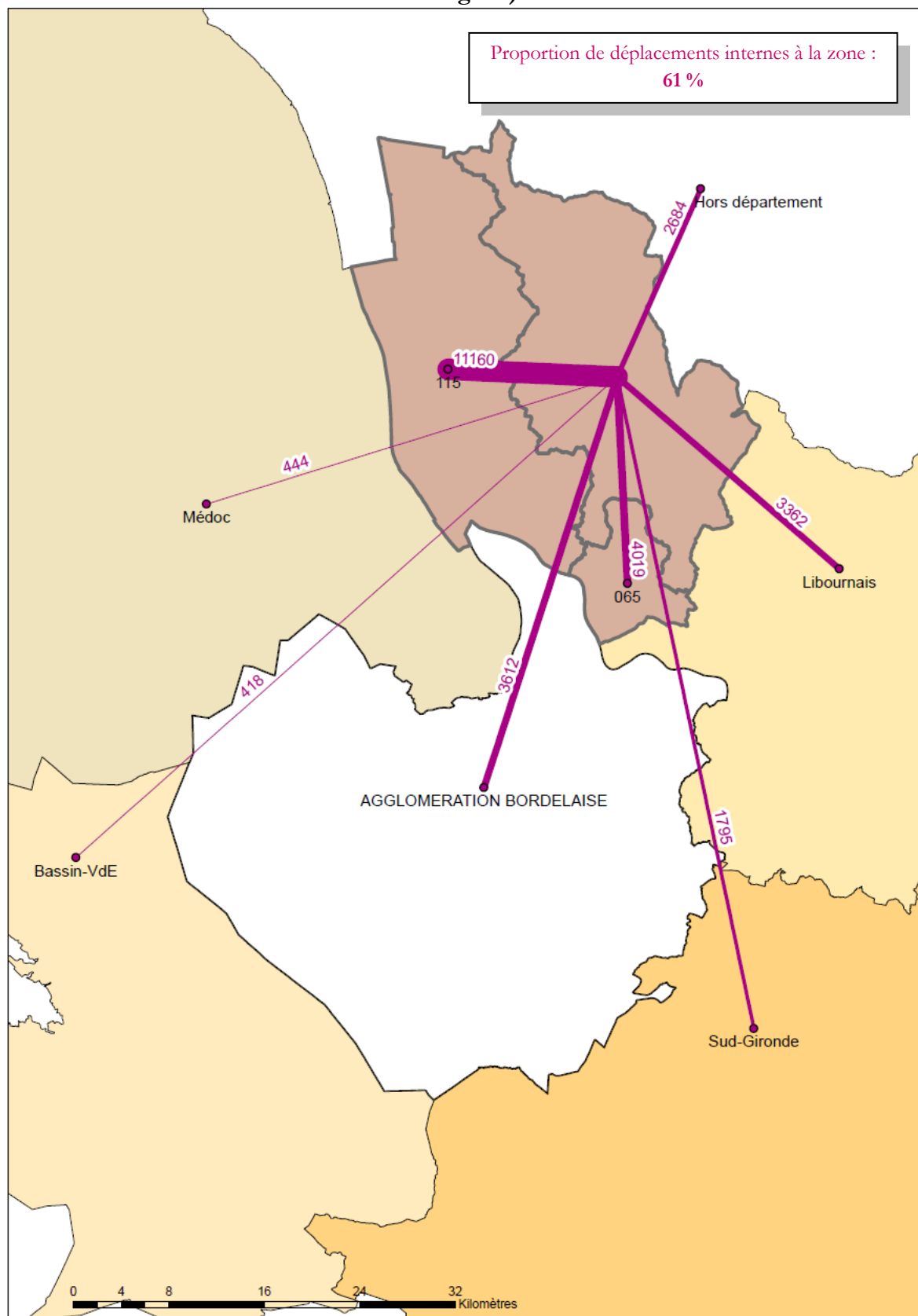
Source : EDGT 2009

Carte 15b. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 115 (Bourg-Blaye)



Source : EDGT 2009

Carte 15c. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 116 (St-Savin-Cavignac)



Source : EDGT 2009

Les flux de transit en Haute-Gironde concernent particulièrement la région Poitou-Charentes et le Reste du Monde, en connexion avec l'agglomération bordelaise (Carte 16).

Le trafic passe essentiellement par l'A10 (Carte 19), les autres postes de comptage enregistrant essentiellement des flux entrants en Haute-Gironde. On peut regretter de ne pas avoir eu de poste de comptage sur la N10, dont le trafic, comparable à l'A10, comporte un quart de poids lourds (contre 10% sur l'A10), et il aurait été intéressant de connaître avec davantage de précision les flux de transit sur cette voie, dont on soupçonne qu'ils s'effectuent plutôt à une échelle locale.

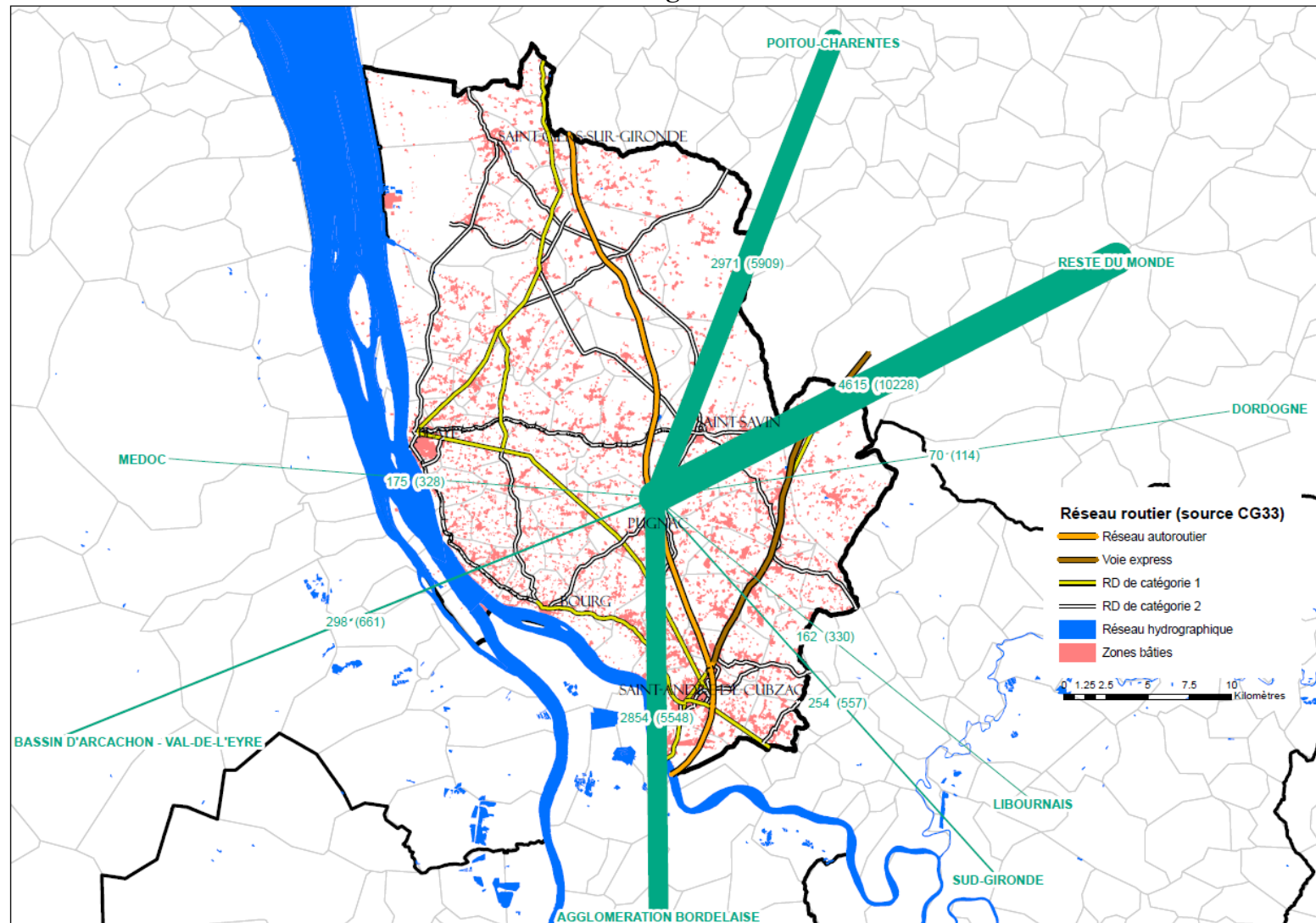
LES DEPLACEMENTS A DESTINATION DE HAUTE-GIRONDE (*SOURCE* : ECR 2009)

En ce qui concerne les flux en provenance de l'agglomération bordelaise, nous détaillons les principales communes de destination en Haute-Gironde (Carte 20), et les principales communes d'origine de l'agglomération (Cartes 21a et 21b). Notons que les postes de comptage sont situés au-delà de Saint-André, et que par conséquent les flux comptabilisés ne prennent pas en compte les flux d'échange entre l'agglomération et Saint-André, dont on peut supposer qu'ils sont majoritaires (Carte 15a).

La principale commune de destination est Blaye, avec un trafic trois fois supérieur à Bourg, la deuxième (Tableau 17). Bien que non desservie par le train, Blaye conserve son importance, comme on le voit à travers les flux routiers ou même en Transports en Commun (Carte 9).

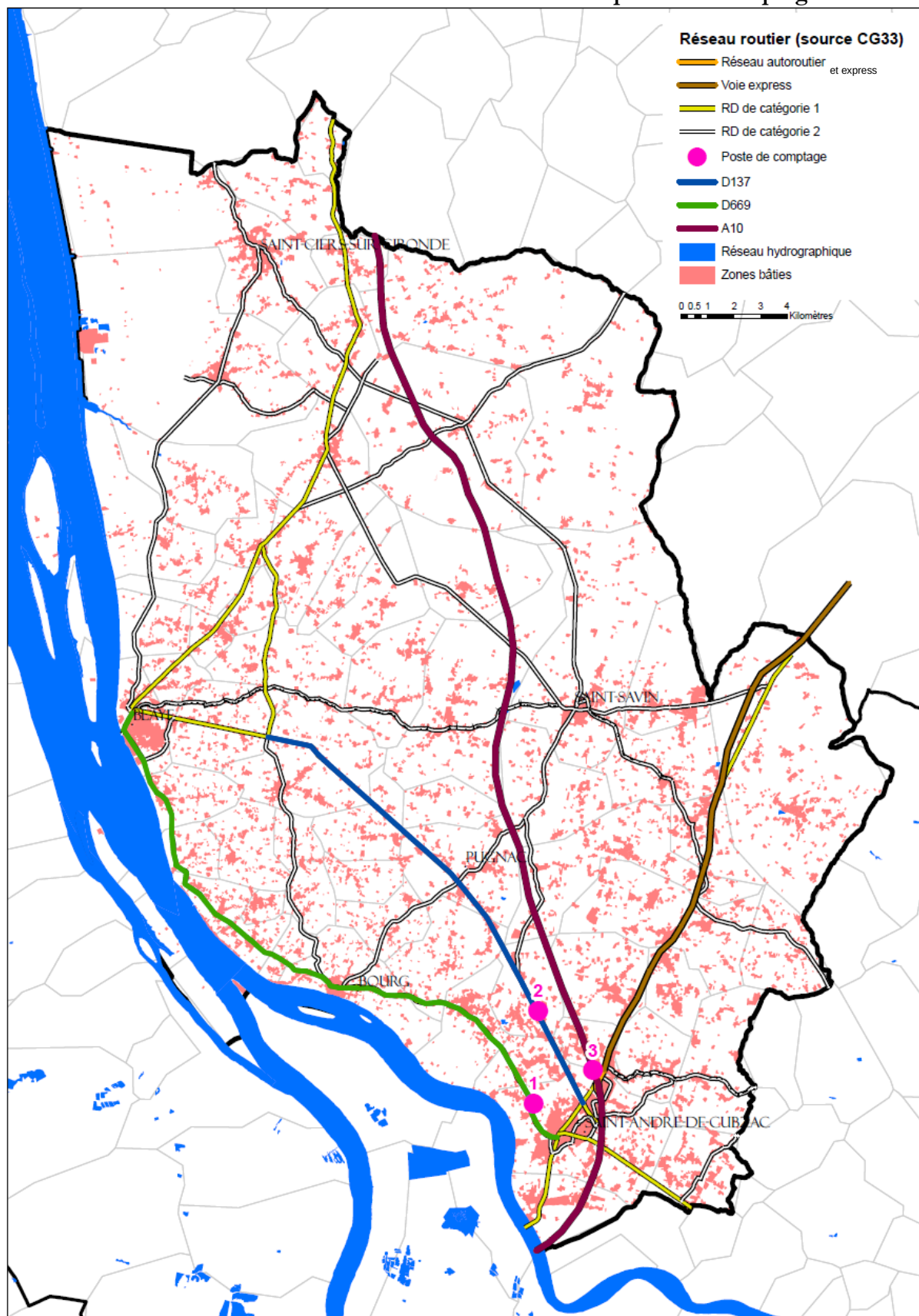
Les principales communes d'origine sont, sans véritable surprise, Bordeaux, Mérignac et Pessac (Carte 21a), en raison d'un effet lié à leur taille, tant en termes d'habitants que d'emplois. Au-delà de cet effet-masse, les communes qui échangent le plus avec la Haute-Gironde, en déplacements par habitant, sont celles de la rive droite, et plus précisément de la presqu'île d'Ambès (Carte 21b). Cet « effet rive droite » est notamment dû aux difficultés de franchissement de la Garonne au niveau du Pont d'Aquitaine.

Carte 16. Flux de transit global en Haute-Gironde



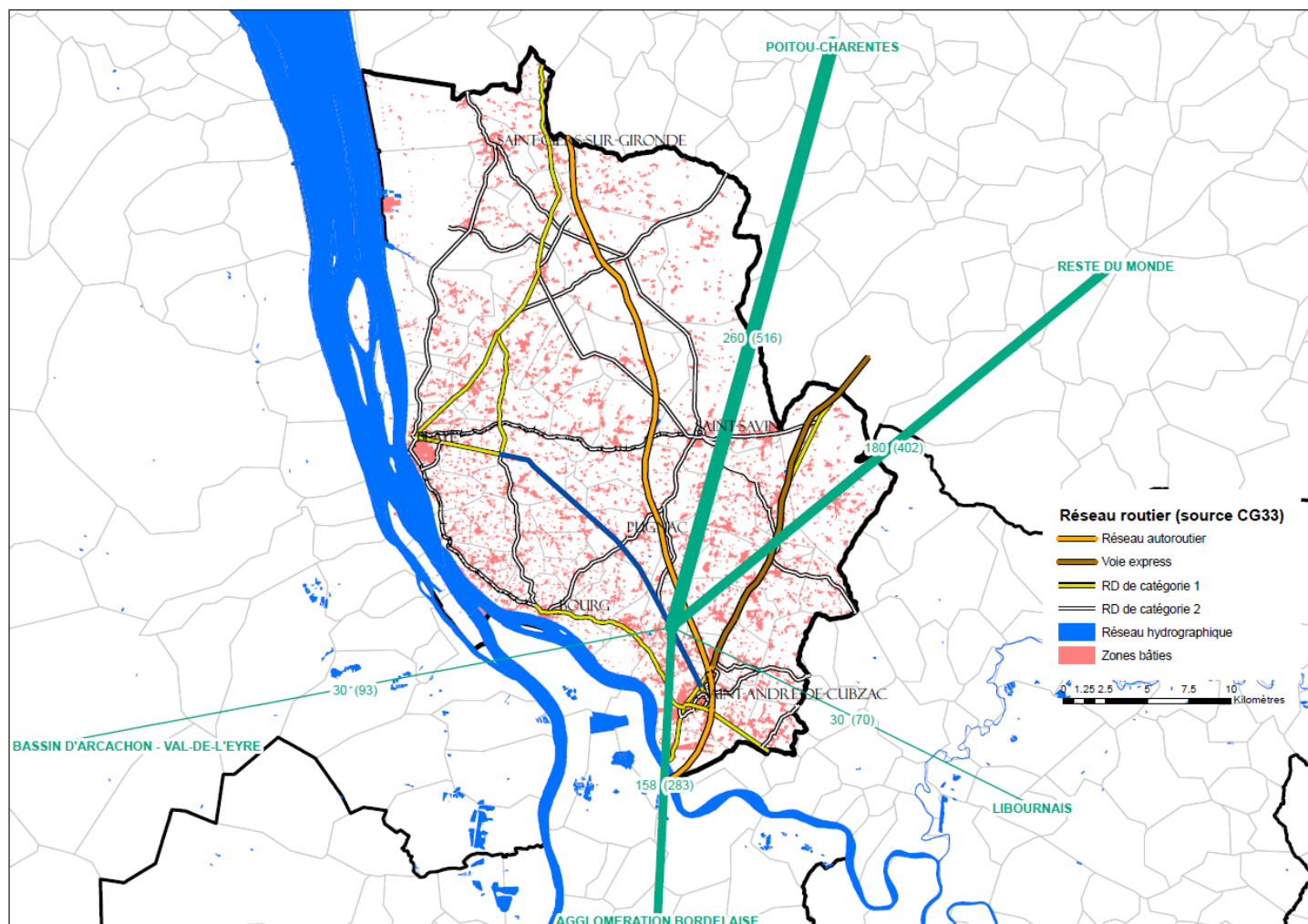
Source : ECR 2009

Carte 17. Flux de transit en Haute-Gironde : les postes de comptage



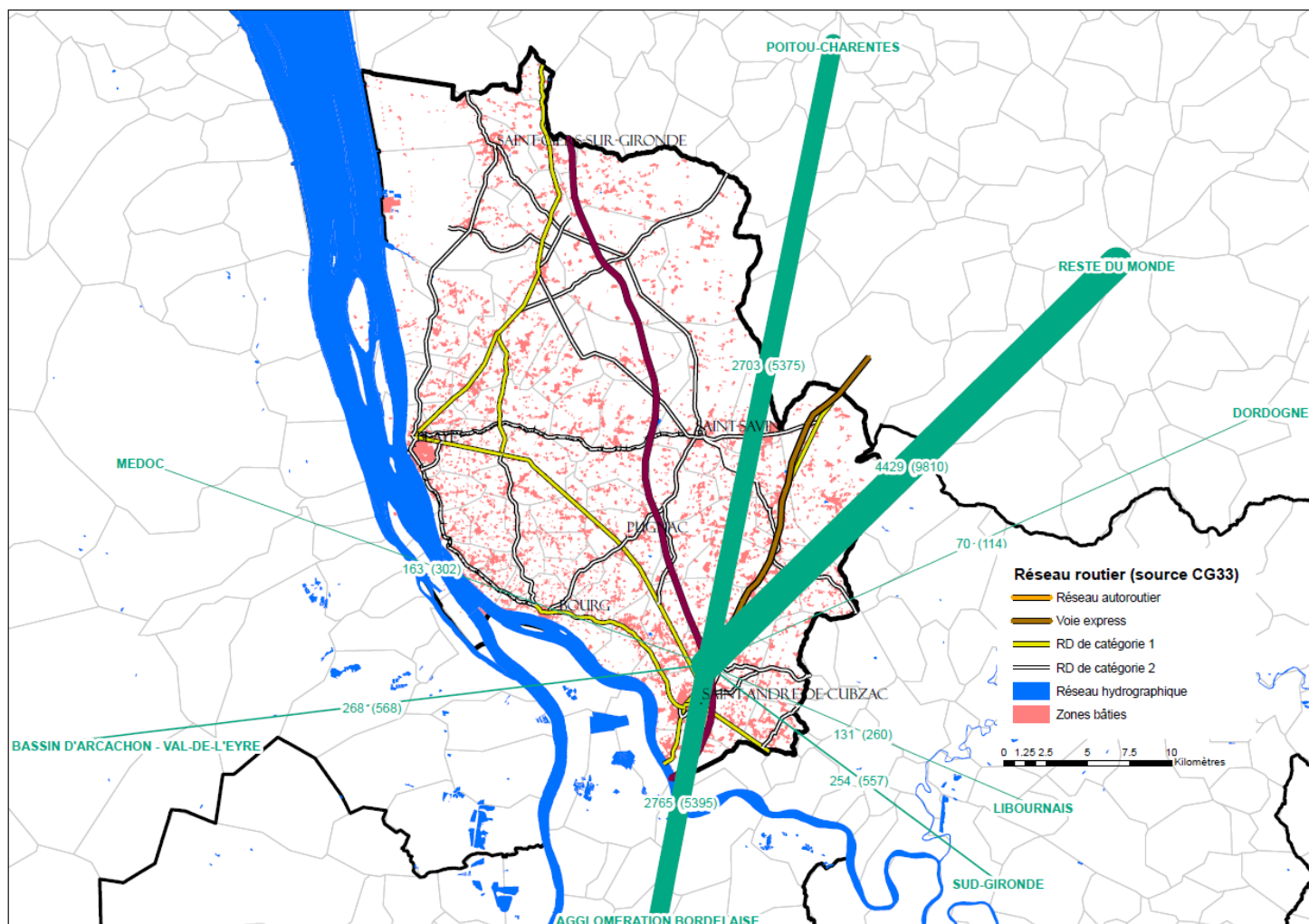
Source : ECR 2009

Carte 18. Flux de transit en Haute-Gironde : le détail par poste de comptage
Poste 2 (D137)



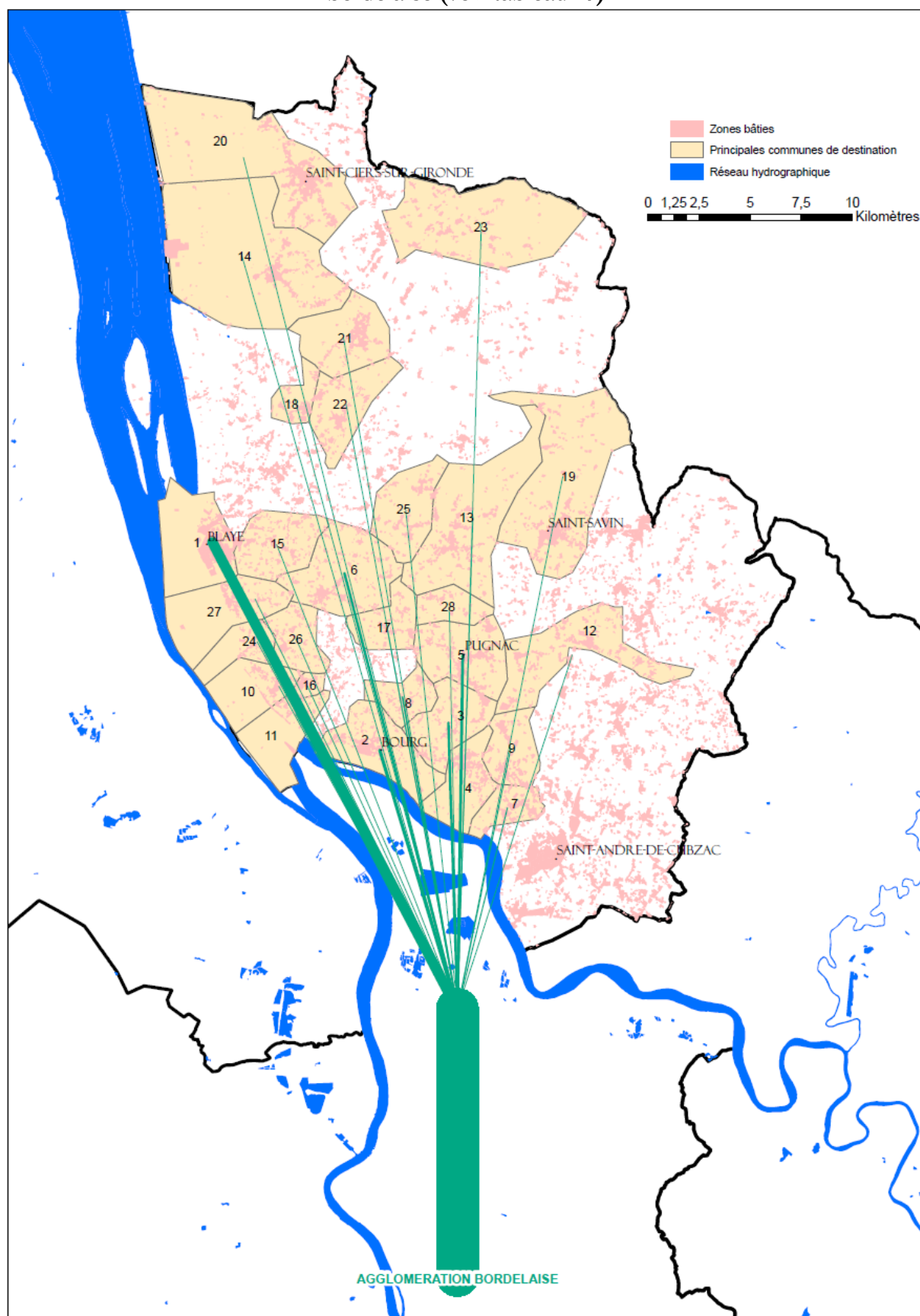
Source : ECR 2009

Carte 19. Flux de transit en Haute-Gironde : le détail par poste de comptage
Poste 3 (A10)



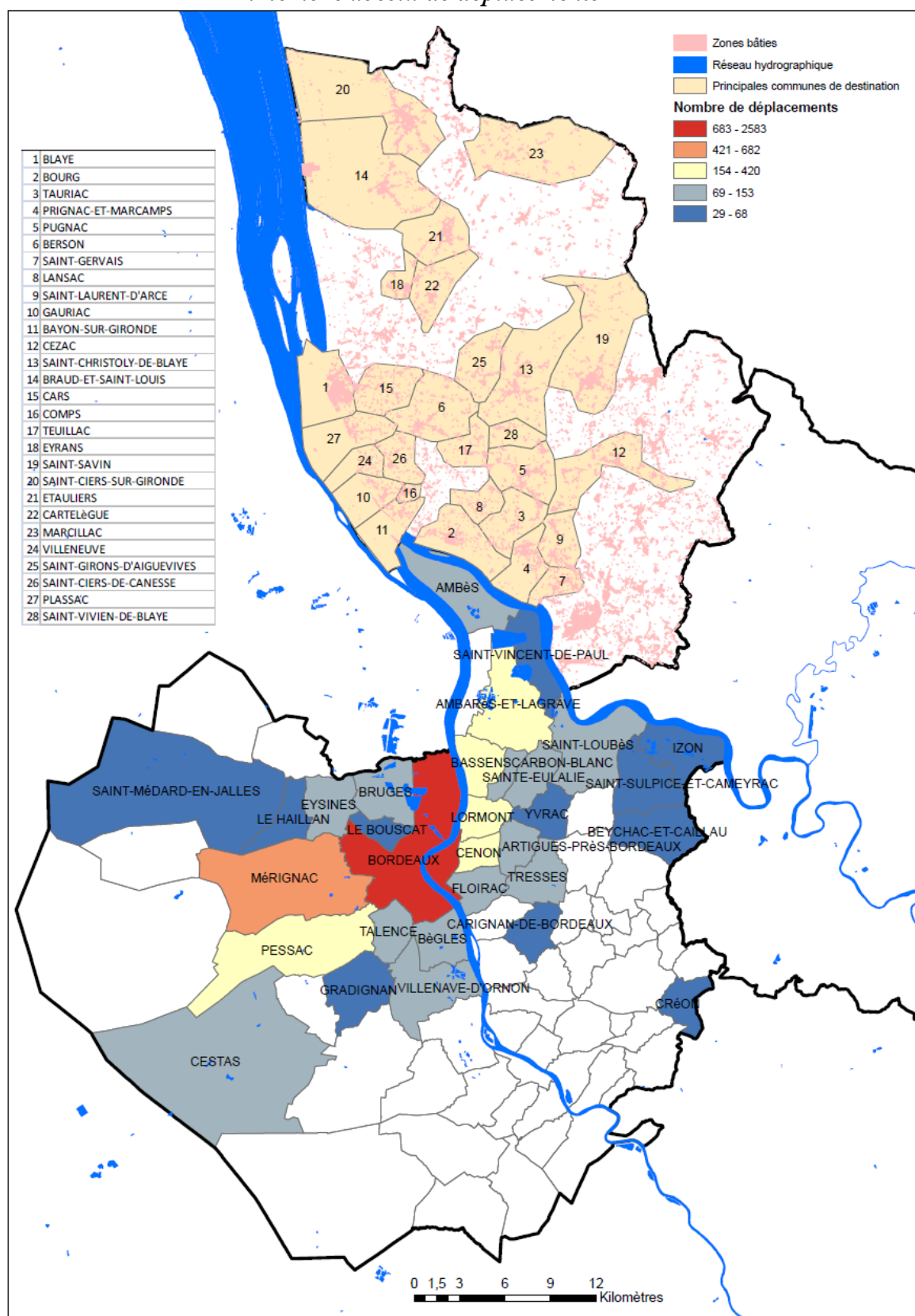
Source : ECR 2009

Carte 20. Flux d'échange à destination de Haute-Gironde : détail des flux d'origine bordelaise (voir tableau 17)



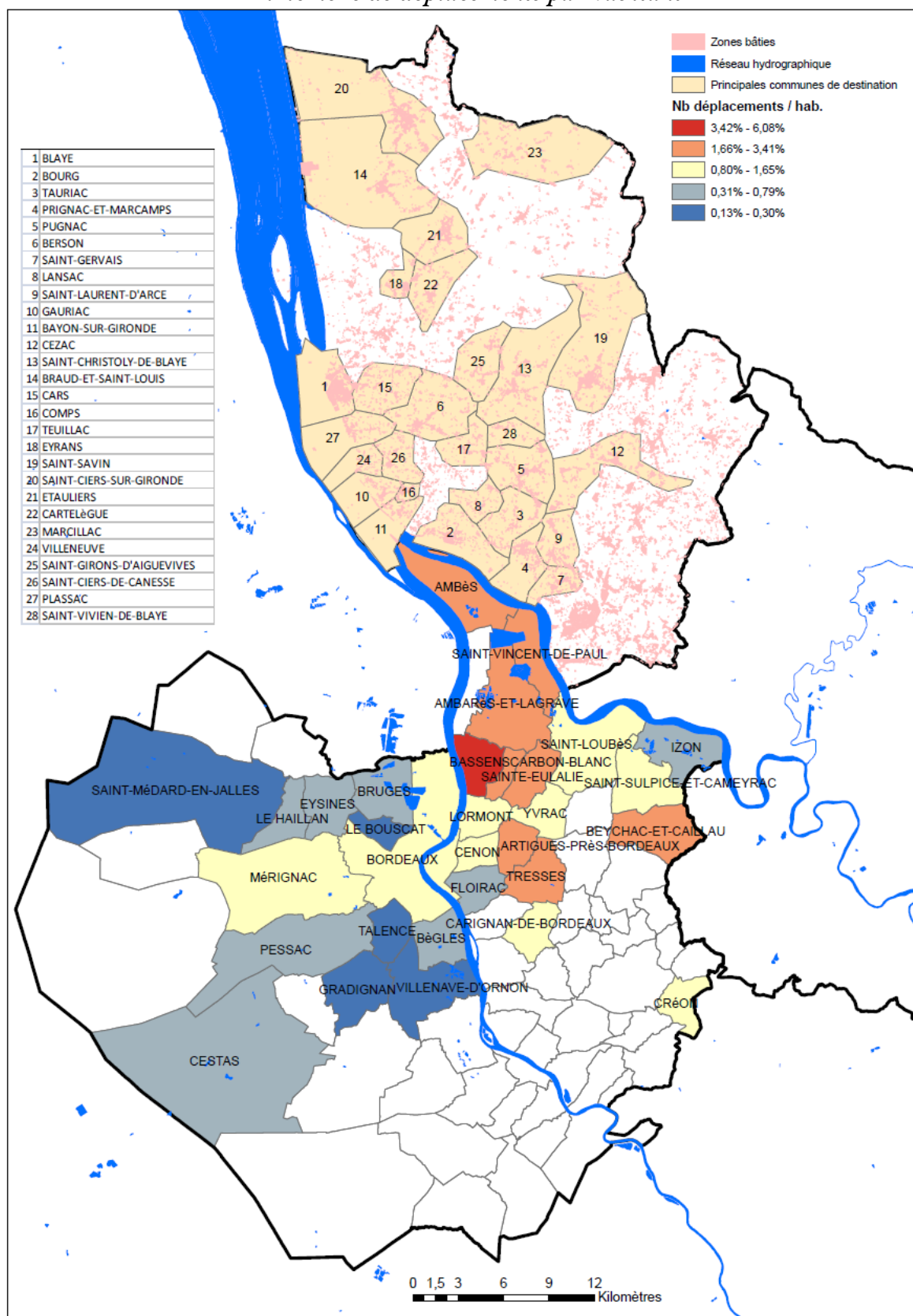
Source : ECR 2009

Carte 21a. Flux d'échange à destination de Haute-Gironde : détail des origines des flux bordelais
En nombre absolu de déplacements



Source : ECR 2009

Carte 21b. Flux d'échange à destination de Haute-Gironde : détail des origines des flux bordelais
En nombre de déplacements par habitant

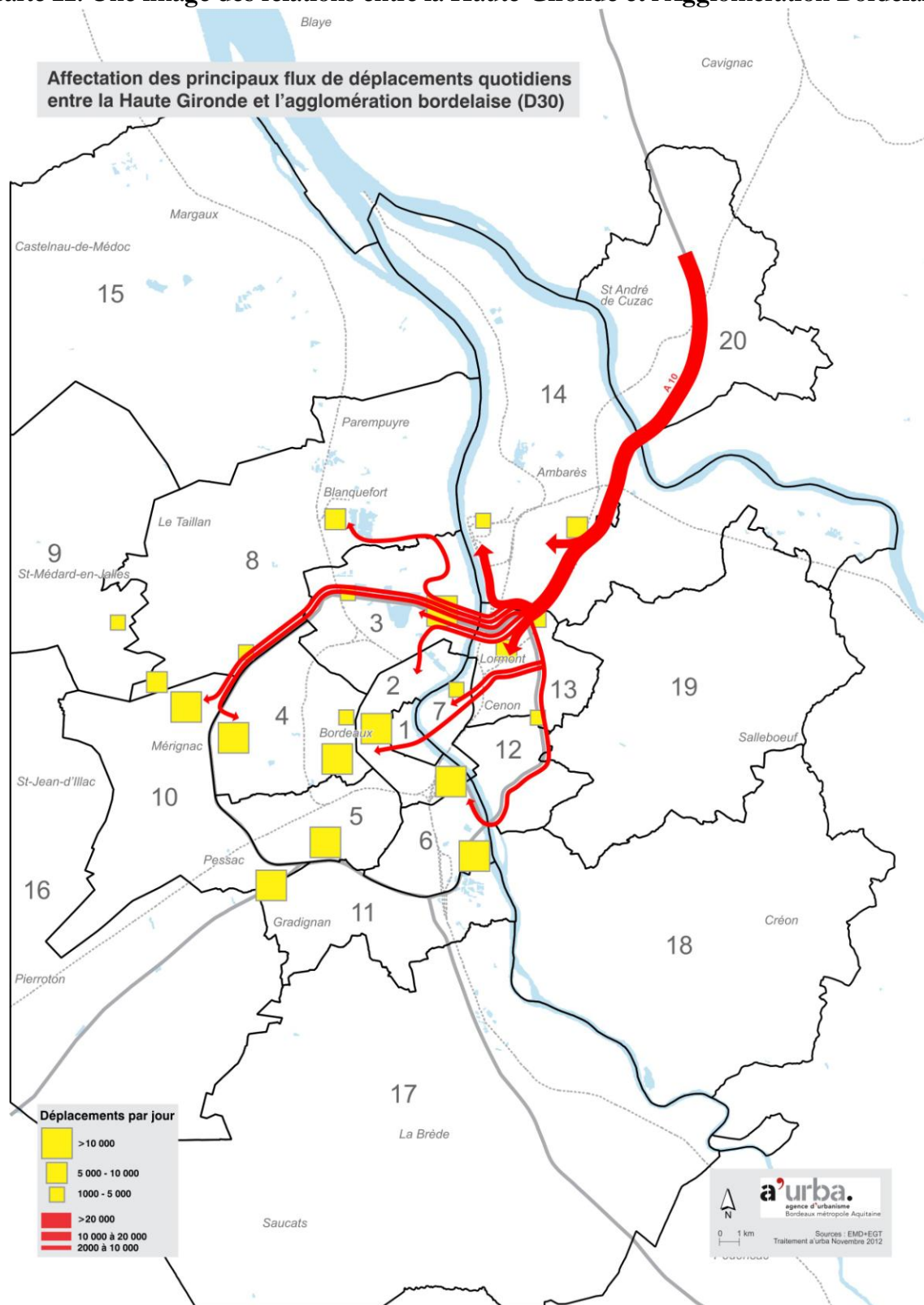


Source : ECR 2009

Tableau 17. Détail des flux à destination de Haute-Gironde (source : ECR 2009)

	Communes de destination	Nombre de Véhicules	Nombre de Passagers
1	BLAYE	1043	1783
2	BOURG	334	498
3	TAURIAC	256	428
4	PRIGNAC-ET-MARCAMPS	151	223
5	PUGNAC	292	484
6	BERSON	257	476
7	SAINT-GERVAIS	130	236
8	LANSAC	165	287
9	SAINT-LAURENT-D'ARCE	134	222
10	GAURIAC	68	122
11	BAYON-SUR-GIRONDE	55	78
12	CEZAC	100	151
13	SAINT-CHRISTOLY-DE-BLAYE	93	150
14	BRAUD-ET-SAINT-LOUIS	80	176
15	CARS	78	162
16	COMPS	35	62
17	TEUILLAC	65	118
18	EYRANS	56	97
19	SAINT-SAVIN	53	96
20	SAINT-CIERS-SUR-GIRONDE	37	75
21	ETAULIERS	58	89
22	CARTELÈGUE	46	77
23	MARCILLAC	42	72
24	VILLENEUVE	35	44
25	SAINT-GIRONS-D'AIGUEVIVES	39	55
26	SAINT-CIERS-DE-CANESSE	36	57
27	PLASSAC	34	68
28	SAINT-VIVIEN-DE-BLAYE	32	57

Carte 22. Une image des relations entre la Haute-Gironde et l'Agglomération Bordelaise



Source : Etude interconnexion des réseaux a-urba, 2013 (phase 1)

Guide de lecture : les carrés jaunes représentent les principaux pôles attracteurs de déplacements (ici, toutes origines confondues). Les flèches rouges représentent les principaux flux de déplacements originaires de Haute-Gironde en direction de l'Agglomération Bordelaise.

EN BREF

La description des flux : la Haute-Gironde

- ✓ Saint-André de Cubzac, « porte d'entrée » de la Haute-Gironde, est fortement liée à l'agglomération bordelaise
- ✓ Les zones Blaye-Bourg et Cavignac-Saint-Savin, en revanche, sont davantage interdépendantes, avec une forte extraversion pour la dernière, qui est un indice probable d'une insuffisance en équipements.
- ✓ La Haute-Gironde est un point de passage pour le transit de l'agglomération bordelaise vers le Poitou-Charentes et le reste du monde, principalement sur l'A10.
- ✓ Blaye conserve son importance en termes de déplacements routiers sans doute du fait de son offre commerciale et des différents services que l'on y trouve
- ✓ Les communes de l'agglomération qui émettent des déplacements vers la Haute-Gironde sont principalement sur la rive droite, notamment la presqu'île d'Ambès.

2. Le lien entre structures territoriales et mobilité

L'analyse des comportements de mobilité en lien avec les problématiques d'aménagement du territoire et de développement local renvoie inévitablement à la question de l'accessibilité des habitants aux emplois, aux services aux équipements. Il s'agit de prendre en compte les opportunités et les contraintes produites par les structures territoriales qui pèsent sur les comportements de mobilité et sur la géographie des déplacements. Le lien entre géographie des flux de déplacements et structures territoriales est ici exploré sur deux thématiques :

- Les flux domicile-travail (*source* : INSEE) et leur lien avec l'accessibilité à l'emploi ;
- Les flux domicile-achat (*source* : EMD-EDGT 2009) et leur lien avec l'offre commerciale des territoires.

DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL (DDT) ET ACCESSIBILITE A L'EMPLOI

a) *Données et indicateurs retenus*

L'étude des « déplacements » domicile-travail s'appuie sur l'exploitation complémentaire des données du recensement de la population de 2009 réalisée par l'INSEE. Il s'agit d'un sondage « au quart » permettant d'estimer les effectifs correspondant au croisement du lieu de résidence principale avec le lieu de travail, à l'échelle communale.

Compte tenu du positionnement géographique du territoire d'étude, les interdépendances avec les bassins d'emplois des départements voisins doivent être intégrées à l'analyse. L'étude prend donc en compte l'ensemble des actifs ayant un emploi résidant en Gironde et dont le lieu d'emploi se situe en Gironde ou dans les départements « voisins » : Charente, Charente-Maritime, Dordogne, Landes, Lot-et-Garonne. Compte tenu de leur éloignement, les flux correspondant à des déplacements supposés vers d'autres départements sont exclus, ce qui représente 11,4% des flux mais seulement 1,7% des actifs occupés girondins (cf. tableau 18). Les migrations des actifs occupés girondins vers les départements voisins restent néanmoins limitées à 7,5% des flux intercommunaux et 1,5% des actifs.

Tableau 18. Les flux domicile-travail des actifs girondins (INSEE, 2009)

	Nombre de flux intercommunaux*		Nombre de migrants	
	N	%	N	%
Vers La Gironde	16407	81,1%	589285	96,8%
Vers les départements voisins	1523	7,5%	9273	1,5%
Vers la Gironde et les départements voisins	17930	88,6%	598558	98,3%
Vers autres départements	2309	11,4%	10227	1,7%
total	20239	100,0%	608785	100,0%

*Il s'agit du nombre de liens bilatéraux entre 2 communes dénombrant au moins un déplacement domicile-travail

L'étude mobilise également un « distancier » intercommunal permettant de calculer différents indicateurs relatifs aux distances domicile-travail parcourues (cf. encadré 2).

Encadré 2. La construction du distancier

Par souci de cohérence et de comparabilité, la matrice de distances de déplacement intercommunales utilisée combine deux sources :

- Pour traiter les flux intra-girondins, la matrice de distances kilométriques routières simulée sous SIG par l'A'URBA sur la base du réseau routier de 2009 et utilisée dans le traitement de l'EDGT-EMD est ré-agrégée au niveau communal,

- Pour les flux extra-girondins, l'approximation des distances kilométriques routières proposée par le CERTU et égale à 1,3 fois la distance euclidienne de centroïde à centroïde est appliquée¹⁶,

- Pour les flux intracommunaux l'approximation recommandée par le CERTU, 0.5 fois la surface de la commune est également appliquée.

Les deux séries d'indicateurs ainsi calculés permettent de caractériser la portée des déplacements domicile-travail d'une commune ainsi que le niveau d'accessibilité à l'emploi de chaque commune (cf. tableau 19).

Dans le premier cas, les indicateurs se fondent sur la portée observée des déplacements des actifs de la commune. La distance moyenne domicile-travail, calculée à l'échelle communale, constitue un indicateur synthétique de référence, tandis que les indicateurs de distribution permettent de préciser l'importance relative des déplacements de courte (moins de 5 ou 10 km) et de longue portée (plus de 30km).

Dans le second cas, les indicateurs se fondent sur la portée potentielle des déplacements, en mettant en relation le nombre d'actifs occupés de chaque commune avec la géographie territoriale de l'emploi, appréhendée à partir de la distribution communale de l'emploi total au lieu de travail en 2009¹⁷. Le taux local d'emplois par actif occupé constitue un bon indicateur de l'accessibilité aux emplois, à condition de le calculer à l'intérieur d'aires concentriques de rayon fixe centrées sur chaque commune, plutôt qu'en utilisant les limites communales.

Un deuxième indicateur est néanmoins proposé : la distance minimale domicile-travail. Cette mesure est obtenue en affectant de manière itérative les actifs occupés d'une commune aux emplois existants les plus proches, puis en calculant la distance moyenne domicile-travail qui en résulterait à l'échelle de chaque commune. Cet indicateur présente trois avantages :

¹⁶ Le coefficient estimé comparant distances euclidiennes et kilométriques est d'ailleurs de 1.27 sur l'ensemble des distances intercommunales girondines.

¹⁷ Par souci de cohérence avec les données de flux domicile-travail les statistiques d'emploi au lieu de travail en 2009 sont celles de l'exploitation complémentaire de l'INSEE.

- Il n'est pas soumis aux effets de seuil arbitraires dus au choix d'un seuil de distance
- Il est exprimé dans une unité de mesure comparable à la distance moyenne observée
- Contrairement au taux d'emplois par actif il tient compte des différences de densité et de réseaux de transport entre les territoires

Tableau 19. Les indicateurs quantitatifs relatifs aux déplacements domicile-travail

Objectif	Indicateur	Définition	Seuils d'observation retenus
Description des déplacements domicile-travail	Distance moyenne domicile-travail communale	Moyenne communale des distances aux lieux de travail pondérée par le nombre d'actifs occupés	-
	Distribution par portée des déplacements	Part des déplacements domicile-travail d'une commune situés à moins de x kilomètres	5,10,30 km
Accessibilité à l'emploi	Distance minimale Domicile Travail	Distance moyenne théorique qui résulterait d'une affectation de l'ensemble des actifs occupés de la commune aux emplois les plus proches	-
	Ratio d'emplois/actifs ayant un emploi	Nombre moyen d'emplois par actif occupé d'une commune dans un rayon de x kilomètres	10,20,30 km

b) La portée des déplacements domicile-travail

Approche comparative : La Haute-Gironde face aux autres territoires girondins

Le tableau 20 permet de visualiser les disparités de distances moyennes domicile-travail entre les grands territoires girondins et de positionner ainsi la Haute Gironde. Si les distances de navettage sont logiquement plus faibles au sein de l'agglomération bordelaise (moins de 11km) que dans le reste du département, la Haute Gironde se présente comme un territoire peu dense générateur de mobilités de longue portée, avec une distance moyenne domicile-travail de plus de 19km. Hormis le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, Il s'agit du seul autre territoire non métropolitain se situant en dessus de 19km. Les estimations issues de la source INSEE et des données EMD-EDGT sont d'ailleurs très proches pour la Haute Gironde, pourtant concernée par les déplacements hors Gironde¹⁸, dont la prise en compte tend à diminuer la distance moyenne domicile-travail.

Cette allongement des mobilités quotidiennes de la Haute Gironde est d'abord liée à l'importance des déplacements de longue portée (plus de 30km), qui représentent plus de 25% des déplacements domicile-travail, soit une proportion plus importante que trois des quatre autres

¹⁸ L'écart entre ces sources étant lié à la prise en compte, dans notre estimation à partir des données INSEE, des déplacements vers les départements voisins, non intégrés dans l'exploitation standard de l'EMD-EDGT

territoires peu denses du département (cf. tableau 4). Les déplacements DT de proximité (inférieurs à 5km) sont toutefois relativement présents sur le territoire (30% des DDT), pour partie en raison d'une proximité marquée entre résidents et emplois locaux, qui se traduit par une distance minimale à l'emploi inférieure à 3 km. La coexistence d'une proportion importante de déplacements DT courts et longs dénote une certaine hétérogénéité des comportements de mobilité sur le territoire.

Tableau 20. Les flux domicile-travail.
Comparaison des sources INSEE (2009) et EDGT-EMD (2008-2009)

Territoires d'étude	Distance moyenne DT (INSEE)*	Distance moyenne DT (EMD-EDGT)**	Distance moyenne tous motifs (EMD-EDGT)**	Parts des DT hors Gironde
Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre	20,86	18,90	10,60	1,57%
Haute-Gironde	19,15	19,29	11,09	2,42%
Libournais	15,52	12,10	9,30	5,25%
Médoc	16,96	16,38	10,86	0,35%
Sud-Gironde	17,97	14,76	10,57	3,42%
Agglomération bordelaise	10,87	9,80	6,00	0,75%
Gironde	13,76	12,40	7,70	1,55%

* Moyennes pondérées des indicateurs calculés à l'échelle communale

**Obtenue par l'exploitation standard, après mise en conformité des périmètres d'étude

Les données comparatives présentées au tableau 17 permettent de lier sans ambiguïté la longue portée moyenne des DDT au faible niveau d'accessibilité à l'emploi dont bénéficie le territoire en deçà de 20km de déplacement. Jusqu'à un rayon de 20km, l'écart avec les autres territoires est significatif: le ratio moyen d'emplois par actif s'établit à 0,67 à 10 km et à 0,73 à 20km alors qu'à cette distance il dépasse 0,8 au sur les autres territoires non métropolitains.

Tableau 21. Indicateurs comparatifs de portée des déplacements domicile-travail (INSEE, 2009)

Territoire d' étude	Nombre migrants	Distance moyenne DT	Part des DDT de moins de 5 km	Part des DDT de moins de 10 km	Part des DDT de plus de 30 km	Emplois par actif dans un rayon de 10km	Emplois par actif dans un rayon de 20km	Emplois par actif dans un rayon de 30km	Distance minimale D-T
Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre	51093	20,86	21,8%	39,8%	26,9%	0,80	0,80	0,87	5,98
<u>Haute-Gironde</u>	<u>35071</u>	<u>19,15</u>	<u>30,3%</u>	<u>40,5%</u>	<u>25,3%</u>	<u>0,67</u>	<u>0,73</u>	<u>0,87</u>	<u>2,76</u>
Libournais	57336	15,52	38,0%	49,9%	16,9%	0,89	0,90	0,90	2,29
Médoc	49444	16,96	24,6%	41,1%	15,1%	0,74	0,94	1,00	4,42
Sud-Gironde	51154	17,97	32,9%	47,9%	23,2%	0,81	0,80	0,82	2,70
Agglomération bordelaise	354457	10,87	40,5%	57,5%	3,9%	1,16	1,19	1,13	2,76
Total Gironde	598557,8	13,76	36,1%	52,1%	10,9%	1,01	1,05	1,03	3,13

La cartographie des distances moyennes communales domicile-travail (cf. cartes 23, 24, 25) permet d'identifier clairement trois sous-espaces bien distincts en matière de déplacements domicile-travail, qui peuvent être mises en relation avec les disparités d'accessibilité à l'emploi (cartes 24, 28 à 31).

- Une cohérence locale emplois/résidents le long de l'estuaire, de Blaye à Saint-Ciers-sur-Gironde

Un premier territoire se dessine le long de l'Estuaire, de Blaye à Saint-Ciers-sur-Gironde. Ce territoire affiche des distances moyennes relativement faibles (entre 10 km et 20 km), liées à l'importance des déplacements inférieurs à 5 km autour des pôles de Blaye, Braud-et-Saint Louis et Saint-Ciers-sur-Gironde ainsi qu'au faible nombre de déplacements supérieurs à 30km (cf. cartes 25 et 26). La faible accessibilité à l'agglomération bordelaise se traduit, sur ce territoire par la recherche d'un équilibre local entre emplois et habitants, comme en témoignent les niveaux favorables d'accessibilité à l'emploi. La portée moyenne des déplacements domicile-travail reflète nettement, sur ce territoire, les disparités d'accessibilité à l'emploi. Ces disparités sont traditionnellement appréhendées à l'échelle communale par le ratio emplois/actifs mais la construction d'indicateurs d'accessibilité multicommunaux rend mieux compte de la réalité des bassins d'emplois (cf. carte 27 et 28).

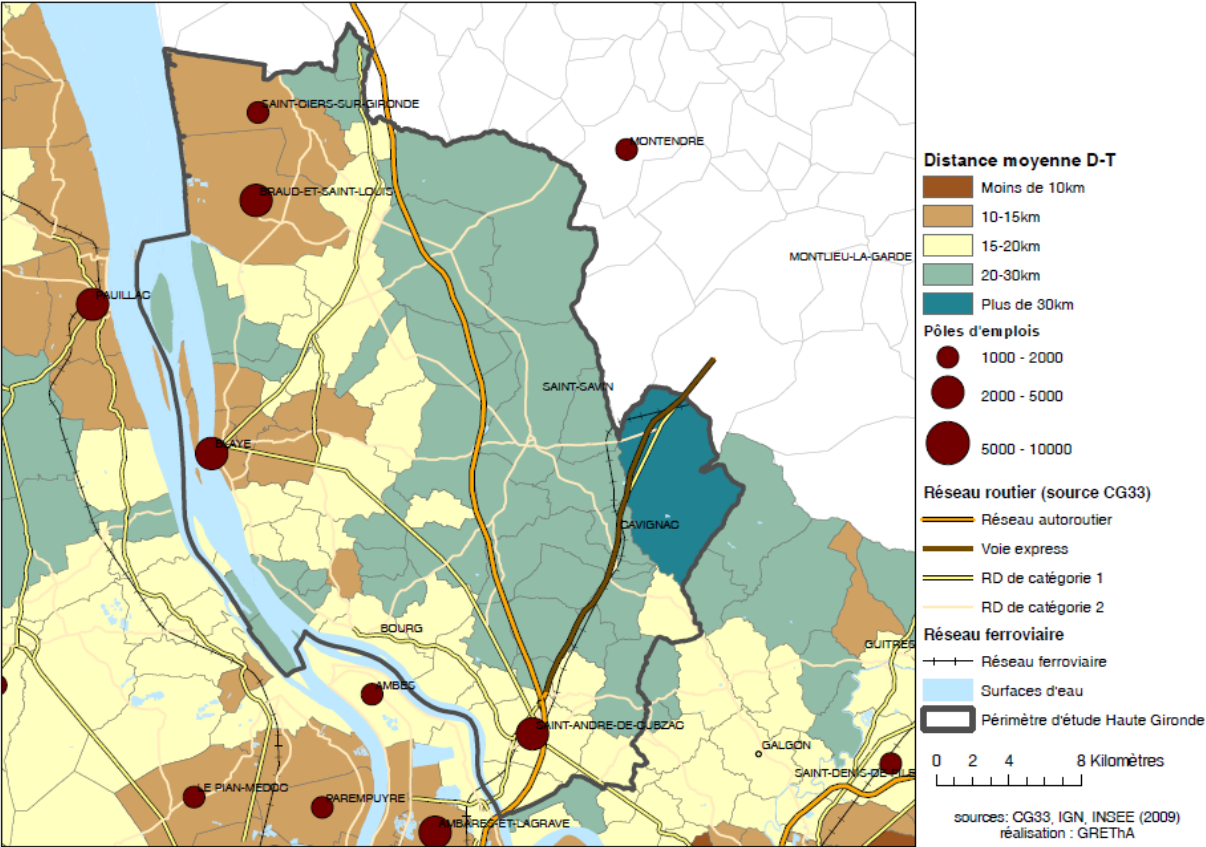
- La faible accessibilité à l'emploi du Nord du territoire

L'ensemble des communes situées au dessus de Saint-André de Cubzac, et distribuées le long du « Y » formé par l'A10 et la RN10 affichent des distances DT très élevées (au delà de 20km), et très homogènes. Les déplacements supérieurs à 30km sont très présents au Nord-est du territoire, entre Cavignac et Saint-Savin. Compte tenu du très faible niveau d'accessibilité à l'emploi de ce territoire aussi bien à 10 km qu'à 30km (cf. cartes 29 et 31), les comportements de localisation et de DDT sont ici guidés par l'accessibilité routière et ferroviaire à l'agglomération bordelaise.

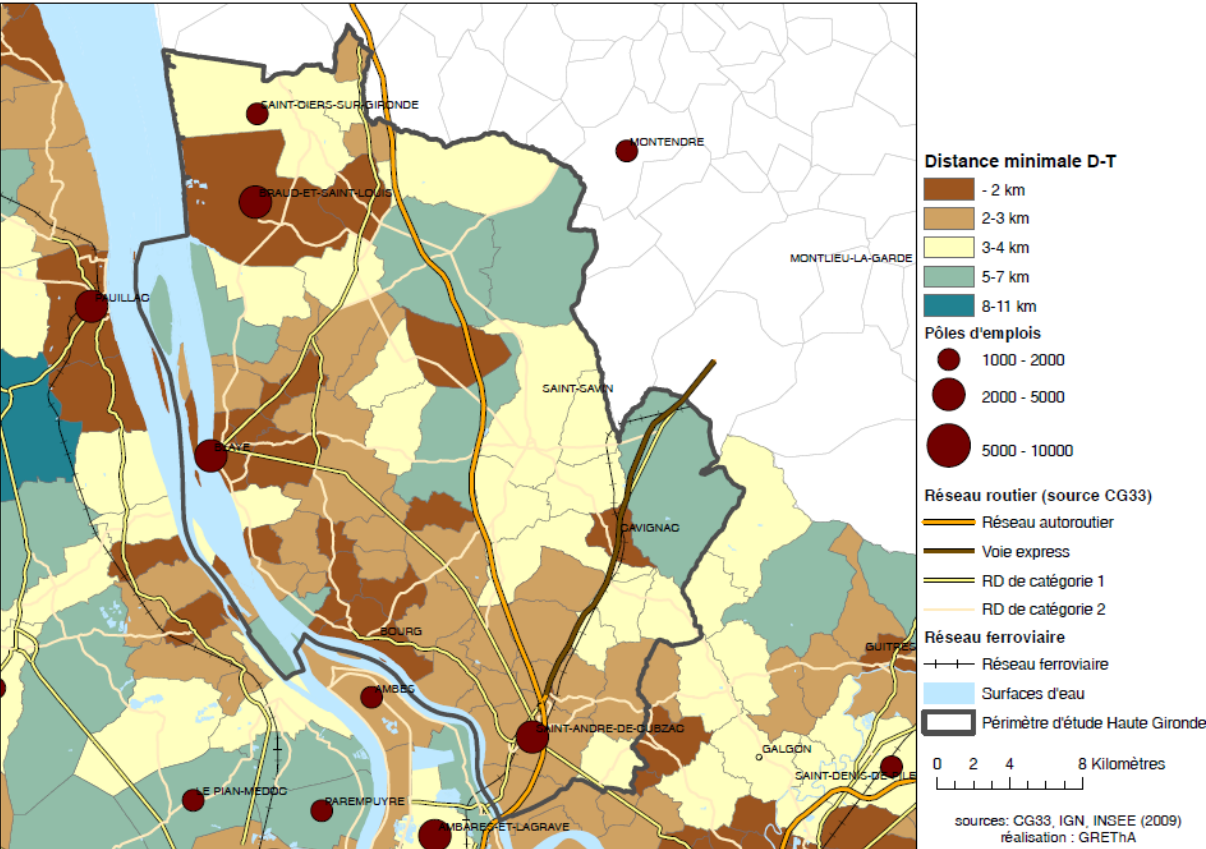
- L'impact de la proximité à l'agglomération bordelaise, de Bourg à Saint-André de Cubzac

Au sud du territoire, de Bourg à Saint-André de Cubzac se dessine un gradient plus classique d'accessibilité par rapport au nord de l'agglomération bordelaise. Les distances moyennes DT sont contenues à une fourchette de 15 à 20km, avec une grande homogénéité des pratiques (peu de DDT inférieurs à 5km ou supérieurs à 30 km). L'accessibilité locale à l'emploi est faible (cf. carte 27 et 28), mais la forte accessibilité à l'emploi à 30km (cf. carte 31), liée à l'agglomération bordelaise, structure le territoire.

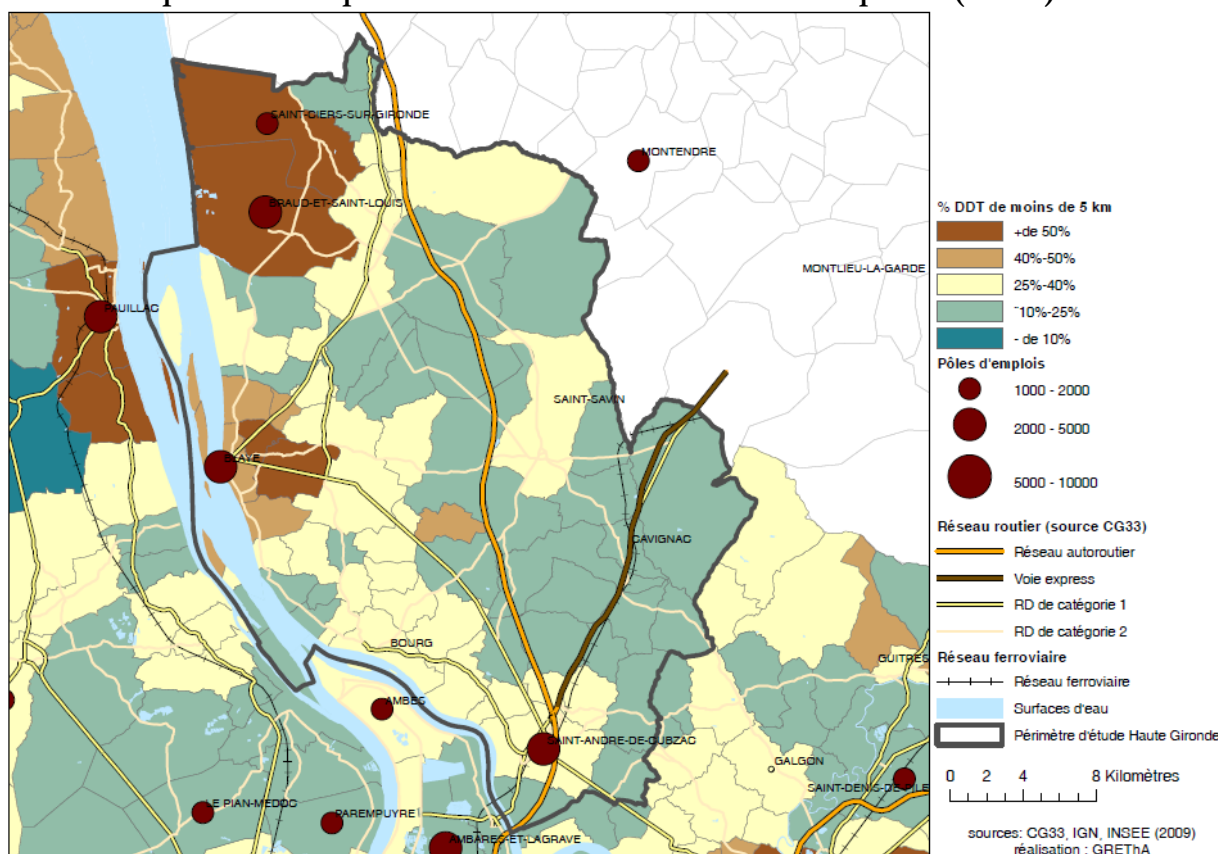
Carte 23. Les disparités de distance moyenne domicile-travail en 2009 en Haute Gironde



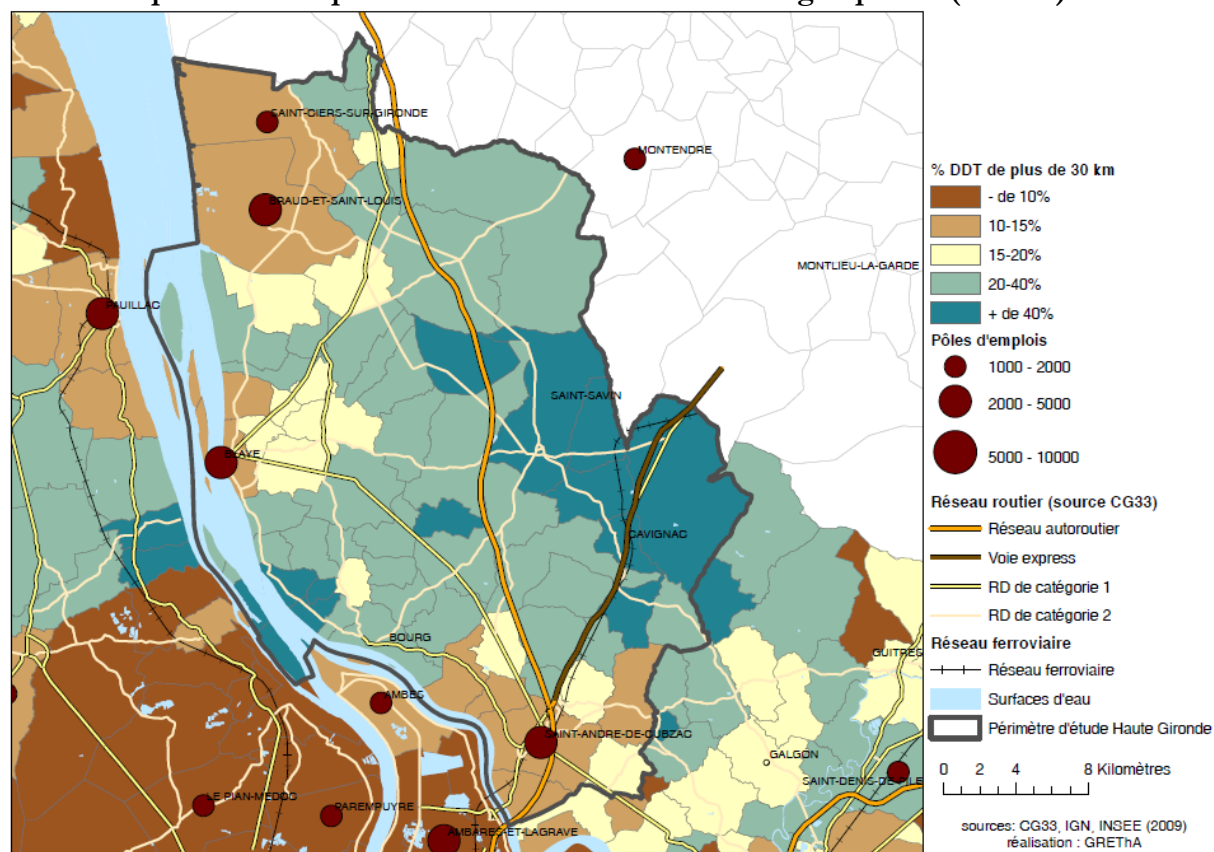
Carte 24. Les disparités de distance minimale domicile-travail en 2009 en Haute Gironde



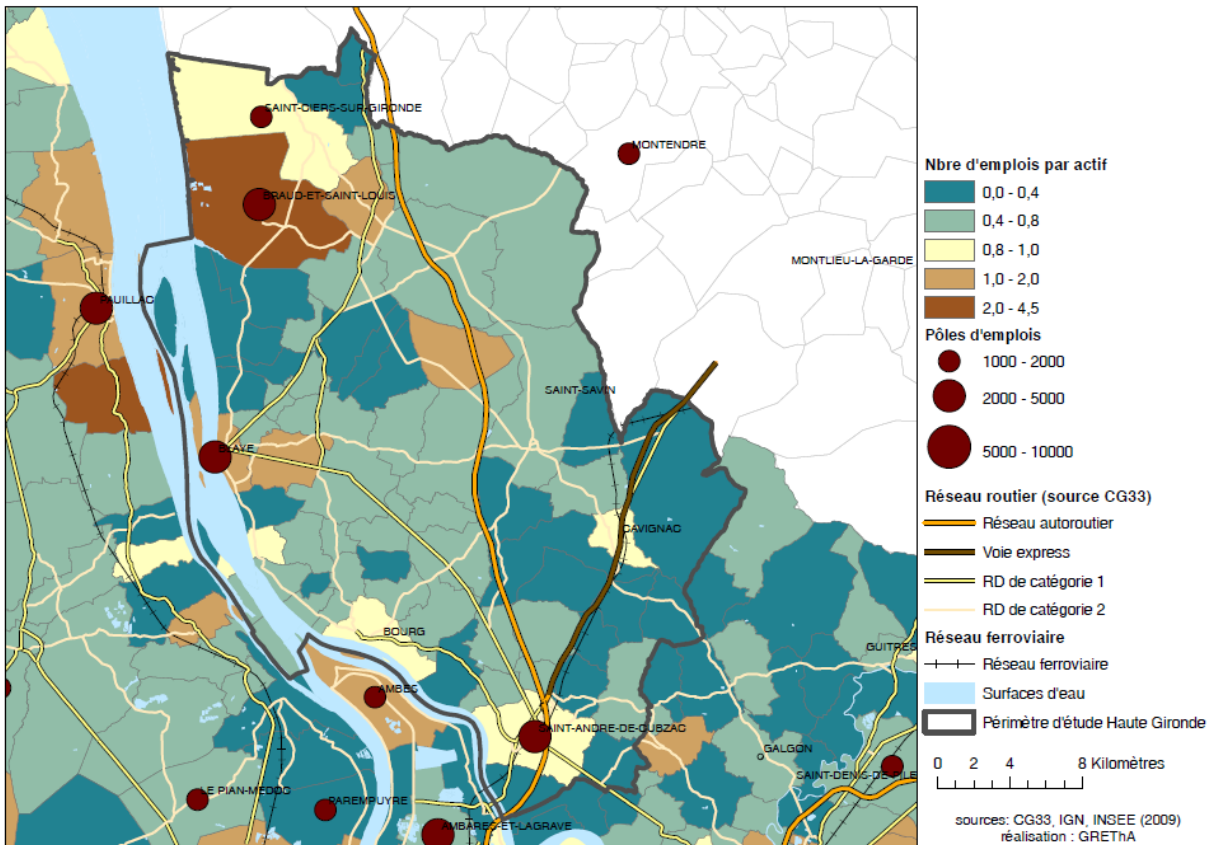
Carte 25. Proportion de déplacements domicile-travail de courte portée (<5km)



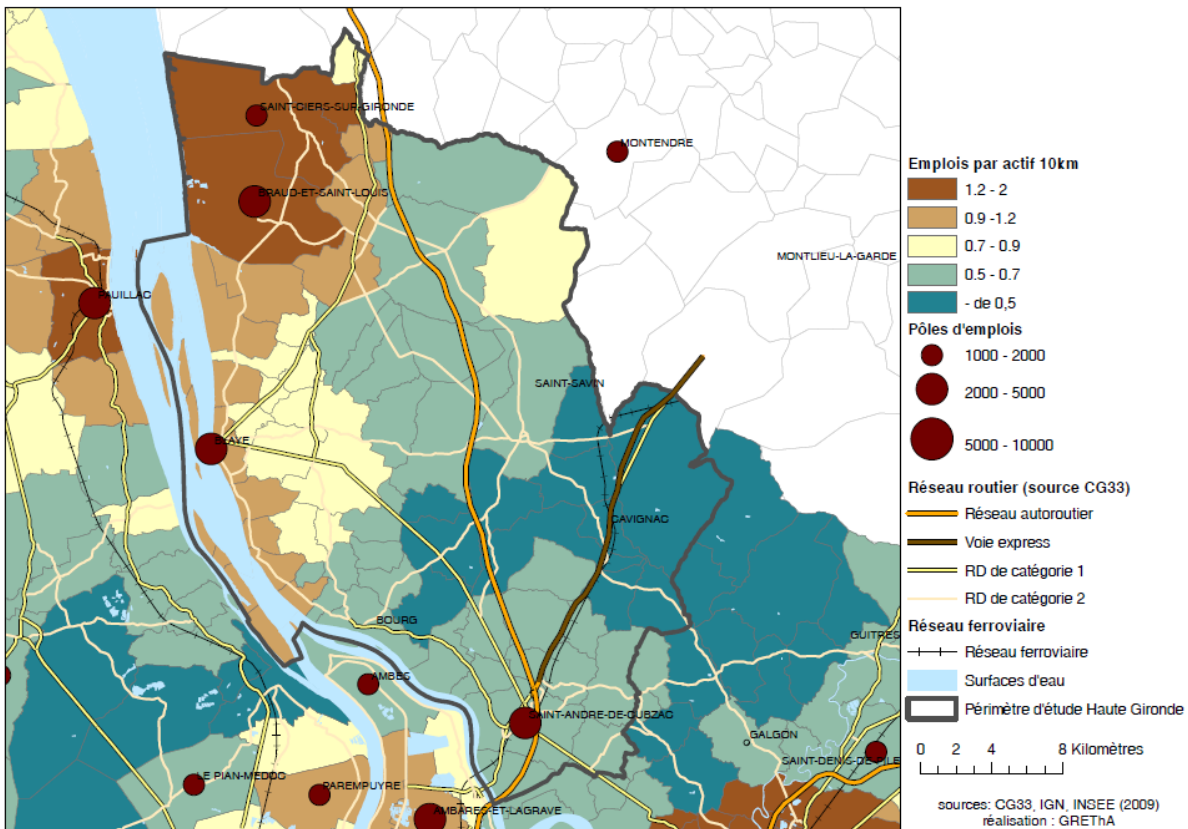
Carte 26. Proportion de déplacements domicile-travail de longue portée (>30km)



Carte 27. Nombre d'emplois par actif à l'échelle communale

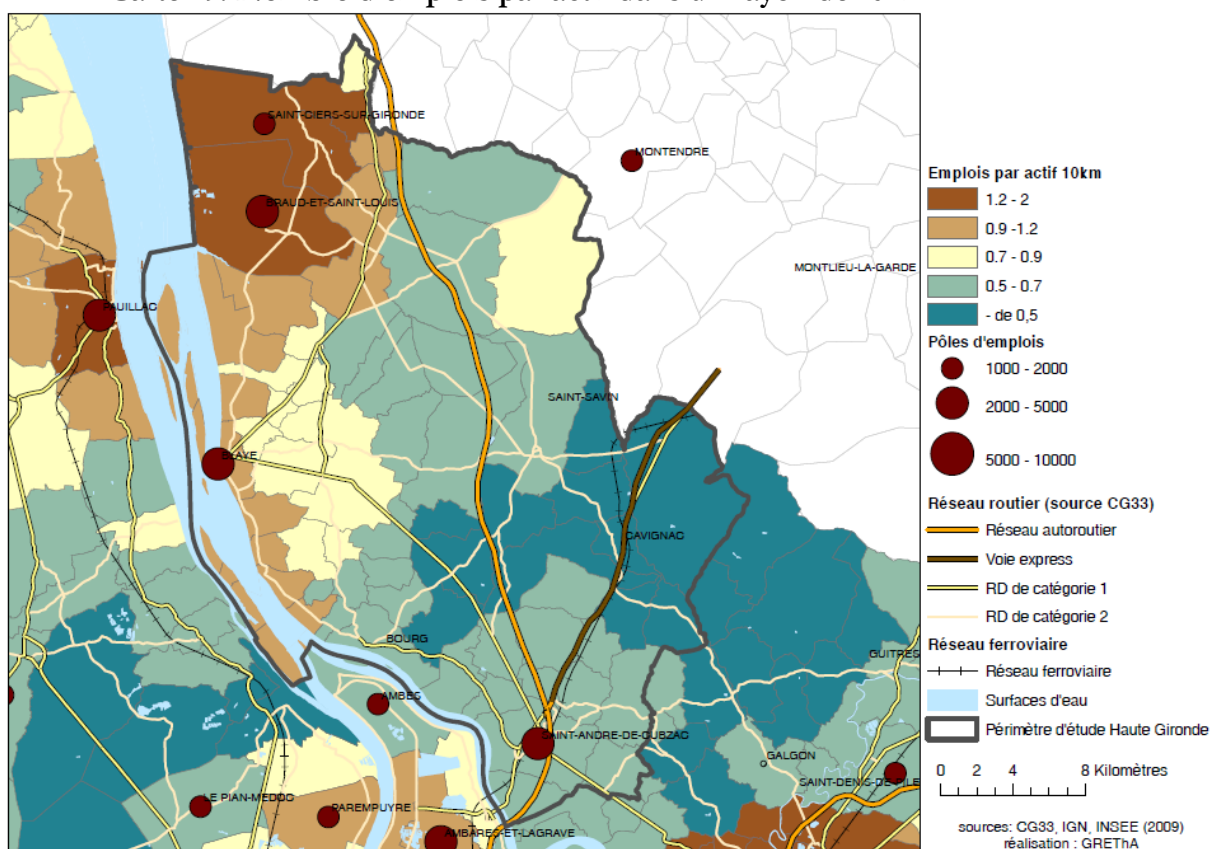


Carte 28. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 10km*

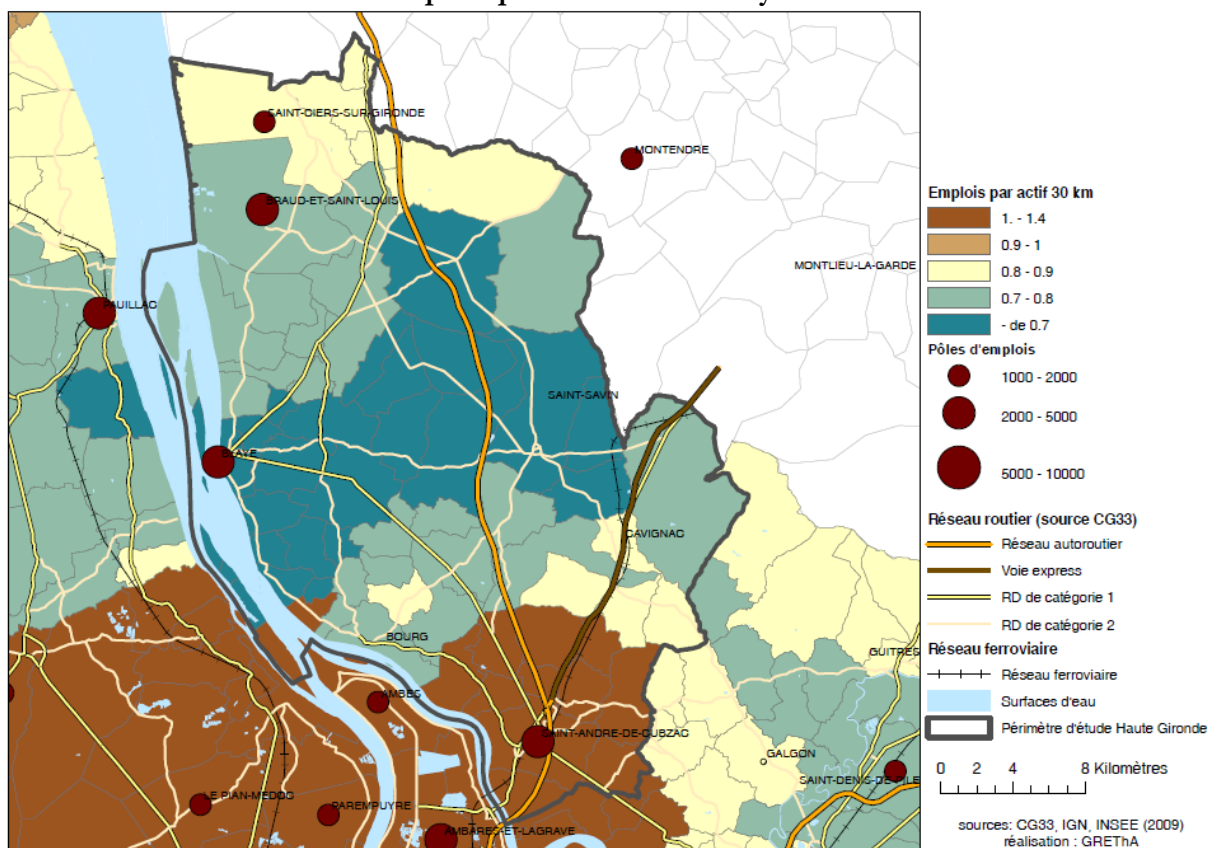


*Lecture : Une valeur supérieure à 1 signifie que dans un rayon de 10km autour d'une commune il y a plus d'emplois que d'actifs occupés

Carte 29. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 10km



Carte 30. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 30km



c) La géographie des flux domicile-travail sur le territoire de la Haute-Gironde

Un bilan quantitatif des mobilités internes, entrantes et sortantes est d'abord proposé pour la Haute Gironde et ses EPCI. Puis une analyse cartographique détaillée de l'orientation géographique des flux intercommunaux domicile-travail permet de repérer le jeu des centralités sur le territoire.

Bilan quantitatif des flux domicile-travail de la Haute Gironde

La Haute Gironde peine, dans l'ensemble, à assurer un niveau satisfaisant d'équilibre entre actifs et emplois, puisque 56% des actifs occupés du territoire seulement y ont également leur lieu d'emploi. Le territoire est logiquement en position de forte dépendance vis-à-vis du reste de la Gironde : les flux sortants, soit plus de 14000 actifs résidents occupant un emploi hors du territoire, dominent en effet largement les flux entrants sur le territoire, qui apparaissent très faibles : 13% seulement des emplois du territoire sont occupés par des « non-résidents ».

La Haute Gironde occupe ainsi une position de dépendance dans la structure girondine des migrations alternantes. Le déséquilibre entre flux sortants et entrants est acquis principalement au profit de l'agglomération bordelaise, qui draine plus de 12000 migrants (sur 14600) contre seulement 1800 en sens inverse, soit un rapport entrants/sortants de seulement 0,14 (cf. tableau 22). Le déséquilibre existe également au profit du Libournais (rapport entrants/sortants de 0,77) et du Médoc (rapport entrants/sortants de 0,27). La Haute Gironde occupe toutefois une position dominante vis-à-vis de la Charente Maritime. Les échanges avec les autres territoires ou départements voisins ne sont pas significatifs.

Le tableau 23 propose une déclinaison de ces indicateurs à l'échelle des intercommunalités présentes sur le territoire. Deux cas de figures apparaissent :

- Les communautés de communes **de l'Estuaire** du canton de Blaye se distinguent par leur double aptitude à assurer un niveau élevé d'emplois locaux (*ratio* d'emplois locaux par actif supérieurs à 0,5 à l'échelle des CC et proche de 0.8 à l'échelle de la Haute Gironde) et à polariser les flux entrants (ratio de flux entrants/sortants proches de 1) ;
- Les quatre autres communautés de communes du territoire, la CC de Bourg sur Gironde, celle CC du canton de Fronsac, la CC du canton de Saint Savin et la CC du Cubzaguais présentent un profil opposé : un ratio d'emplois locaux par actif inférieur à 0,4 combiné à un ratio de flux entrants/sortants très faible ;

Tableau 22. Bilan des mobilités domicile travail de la Haute Gironde: entrants et sortants

			Sortants		Entrants		Rapport entrants/sortants
			<i>n</i>	En %	<i>n</i>	En %	
Total des actifs			35072	100%	23587	100%	0,67
Haute-Gironde	(mobilité interne)		19615	55,93%	19615	83,16%	1,00
Hors du territoire	(mobilité externe)		15457	44,07%	3972	16,84%	0,26
	Gironde		14607	42%	2989	13%	0,20
	Agglomération bordelaise		12612	35,96%	1798	7,62%	0,14
Dont :	Dont :	Libournais	1238	3,53%	951	4,03%	0,77
		Médoc	629	1,79%	171	0,72%	0,27
	Hors Gironde		850	2,42%	982	4,16%	1,16
	Dont :	17	644	1,84%	863	3,66%	1,34

Tableau 23. Bilan des mobilités domicile travail de la Haute Gironde: Indicateurs intercommunaux

EPCI	% actifs dans la Haute Gironde*	Mobilité interne**	Flux sortants				Flux entrants				Taux d'emploi local des actifs		flux entrant/ sortant
			Total	dont :			Total	dont :			EPCI	Haute Gironde	
				reste Haute Gironde	reste Gironde	dep voisins		reste Haute Gironde	reste Gironde	dep. voisins			
CC de l'Estuaire	100%	2831	1949	929	703	316	2331	1592	278	461	0,59	0,79	1,20
CC du Canton de Blaye	100%	3064	2741	1652	1007	82	2485	1818	508	159	0,53	0,81	0,91
CC du Canton de Bourg sur Gironde	100%	1849	3436	1310	2061	65	1098	803	272	24	0,35	0,60	0,32
CC du Canton de Fronsac	16%	2210	4705				1336				0,32		0,28
CC du Canton de Saint Savin	100%	2688	6258	1657	4356	244	1236	629	410	197	0,30	0,49	0,20
CC du Cubzaguais	100%	2766	6419	573	5715	131	2820	1316	1366	138	0,30	0,36	0,44

*Il s'agit de la proportion des actifs occupés de l'EPCI vivant dans des communes incluses dans le périmètre de la Haute Gironde. Lorsqu'elle est inférieure à 100%, les indicateurs construits par rapport au territoire d'étude ne peuvent être calculés.

** Actifs résidant et travaillant sur le territoire intercommunal

La représentation cartographique des flux domicile-travail intercommunaux permet d'appréhender l'organisation fine des mobilités sur le territoire de la Haute Gironde. Par souci de représentativité statistique, un seuil de description de 20 migrants est généralement retenu dans l'analyse. La carte 31 propose toutefois une représentation des flux DT des actifs résidant sur le territoire (excluant les flux « entrants ») au seuil de description $n=100$, permettant une visualisation plus directe des flux intercommunaux dominants. Cette représentation confirme largement la lecture proposée plus haut des trois configurations de déplacements DT à l'œuvre sur le territoire de la Haute Gironde.

Ainsi, les flux DDT dominants du sud du territoire, de Bourg à Saint-André de Cubzac, sont largement orientés vers Bordeaux et, dans une moindre mesure, sur Mérignac. Il faut souligner toutefois l'importance des déplacements de proximité centrés le pôle d'emplois de Saint-André de Cubzac lui-même (cf. carte 33).

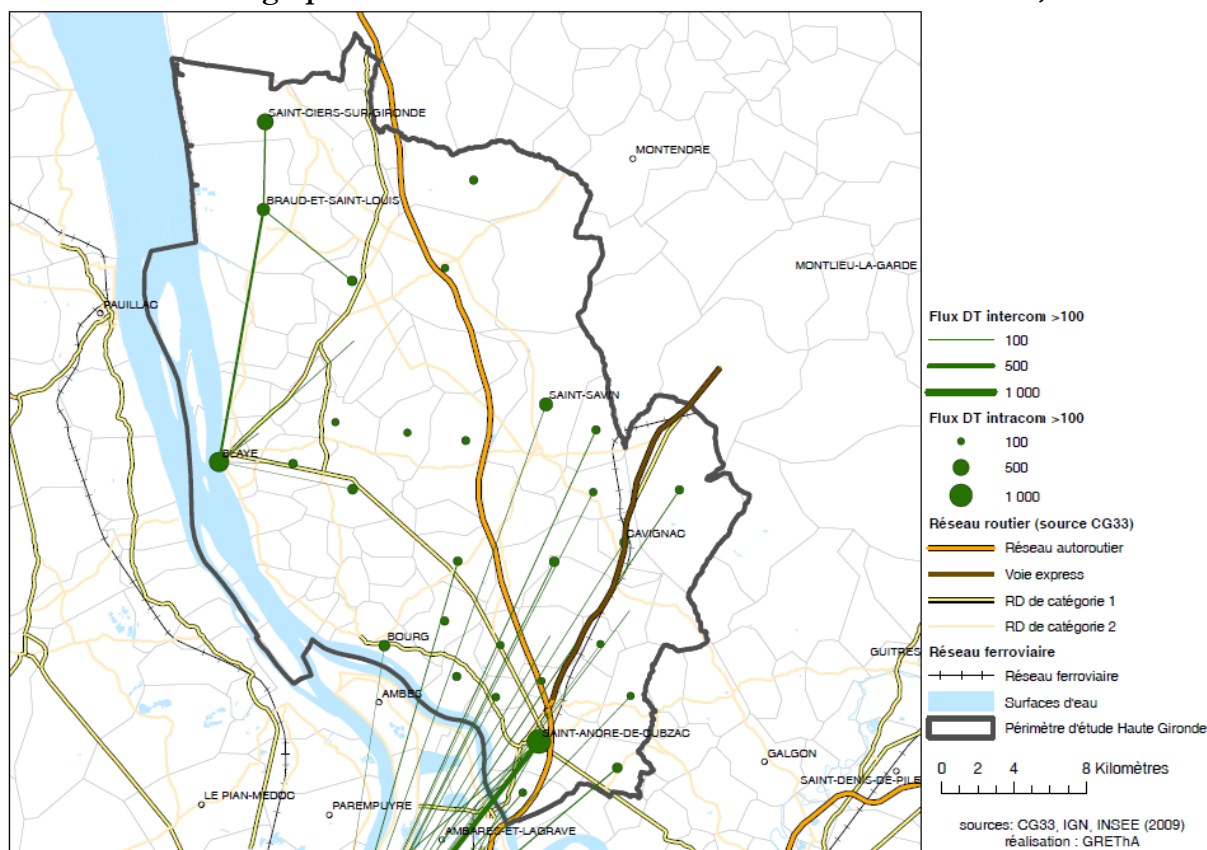
La forte dépendance des DDT des communes du nord du territoire par rapport aux pôles d'emplois du quadrant nord-ouest de l'agglomération bordelaise se confirme également, associée à des mobilités longues vers Libourne.

L'autonomie plus affirmée de la zone de l'estuaire, de Blaye à Saint-Ciers-sur-Gironde, est confirmée par la faiblesse des flux sortants à partir de ces communes (cf. carte 35) et se traduit par une structuration plus hiérarchisée des centralités sur ce territoire.

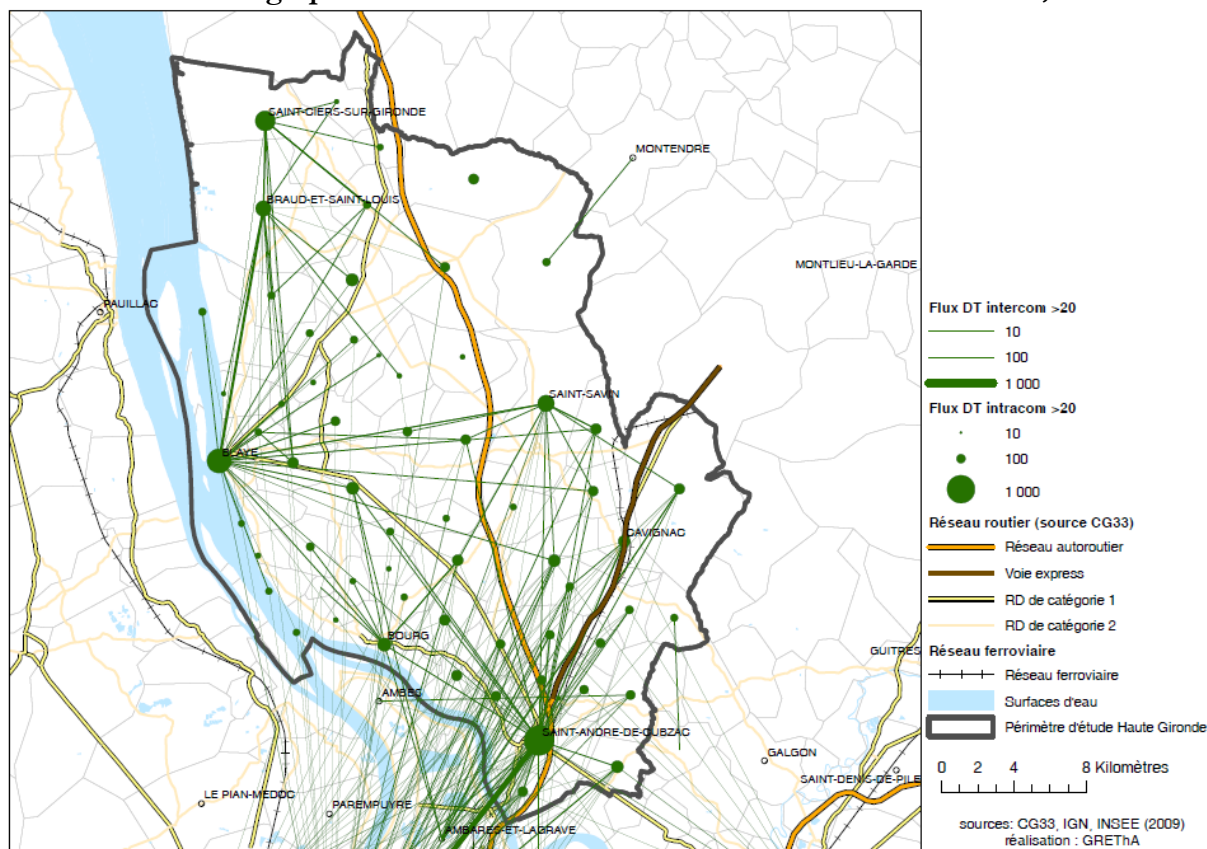
Les cartes 33 et 34 permettent d'isoler respectivement les flux DT internes au territoire et les flux de courte portée (inférieurs à 10 km), faisant ainsi apparaître l'organisation multiscalaire des flux sur le territoire. A l'échelle de proximité (moins de 10km, cf. carte 34), trois centralités organisent le territoire : Blaye, Saint-André de Cubzac et le couple Braud-et-Saint-Louis/Saint-Ciers-sur-Gironde, relayées par trois centralités secondaires, Bourg, Saint-Savin et Cavignac. A l'échelle du territoire (cf. carte 33), Blaye domine les flux de la zone estuarienne, et Saint-André-de-Cubzac sur la partie sud, avec toutefois un rayonnement limité eu égard à sa taille démographique.

Les flux entrants proviennent principalement de l'agglomération bordelaise, accessoirement du Libournais. Quelle que soit leur origine, ces flux sont presque exclusivement centrés sur Saint-André-de-Cubzac.

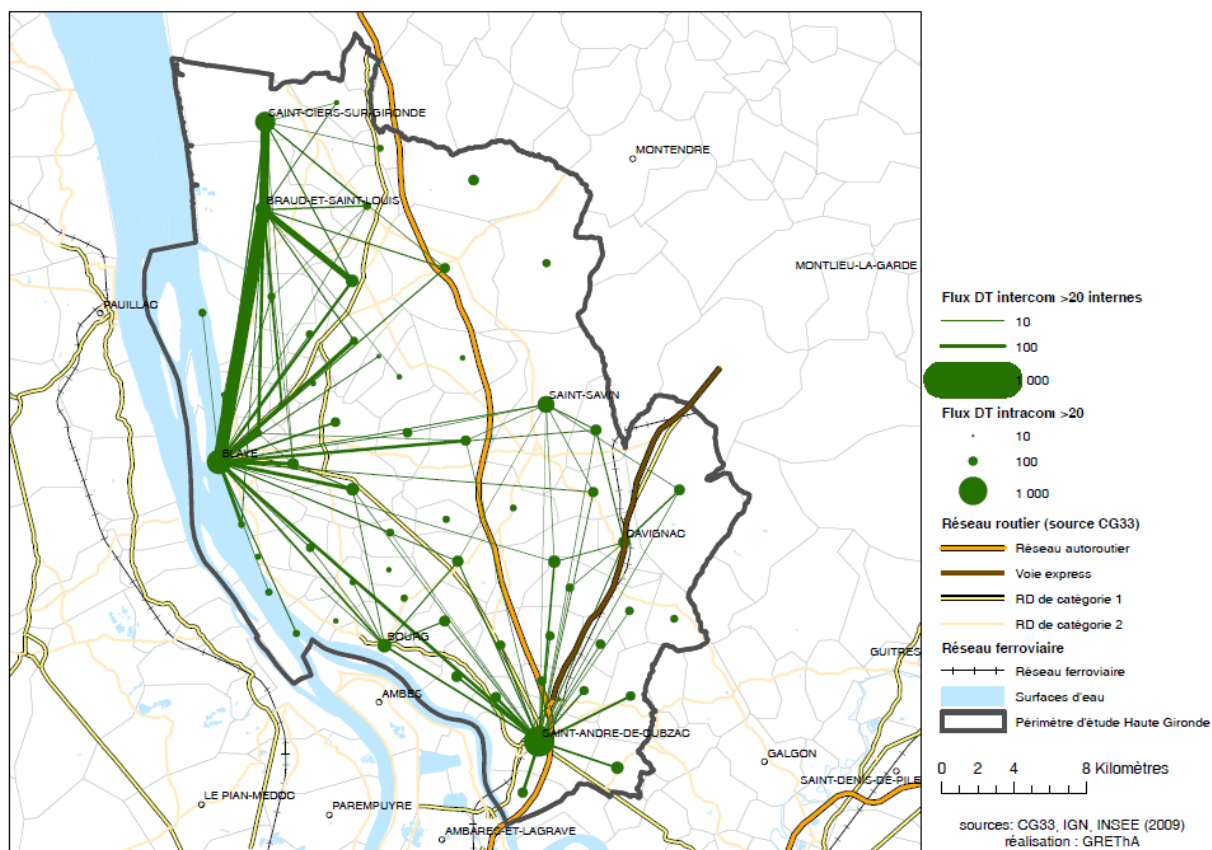
Carte 31. Géographie des flux DT des actifs résidant en Haute Gironde, n=100



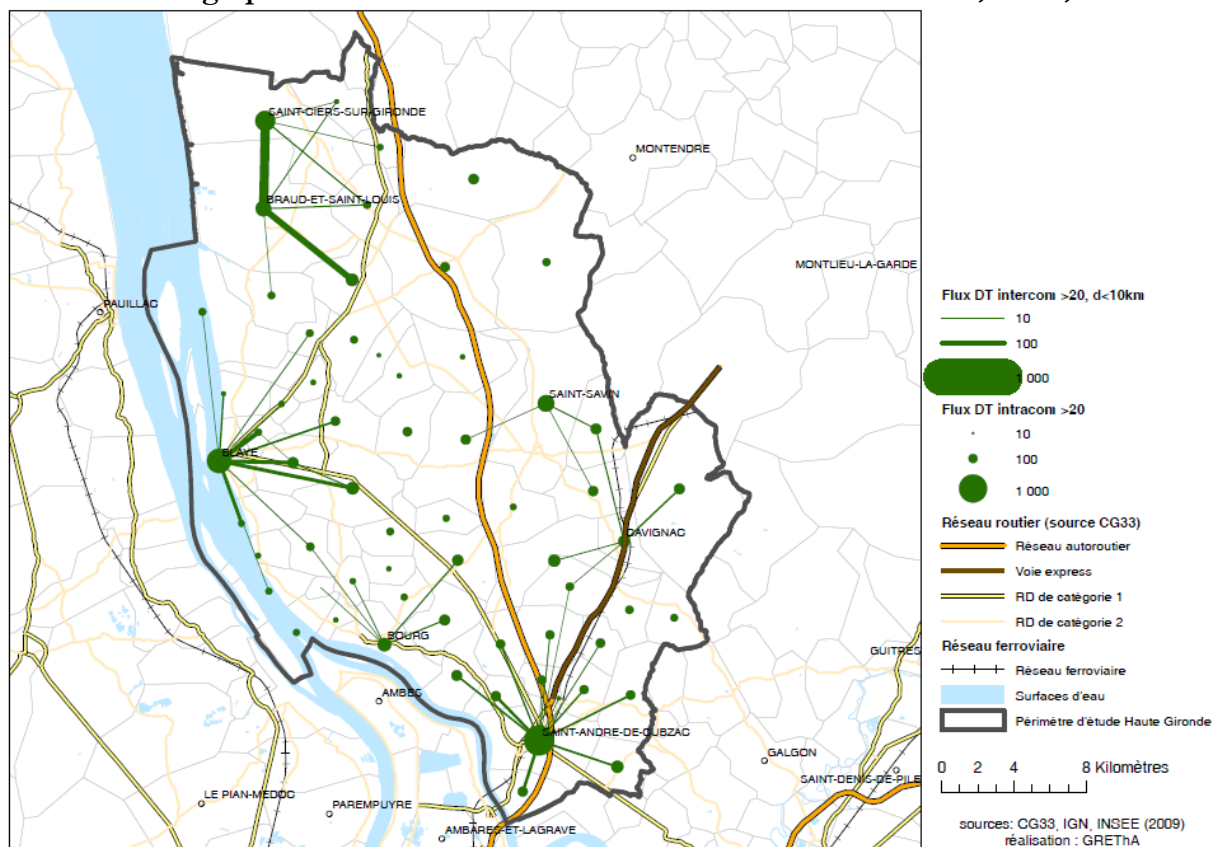
Carte 32. Géographie des flux DT des actifs résidant en Haute Gironde, n=20



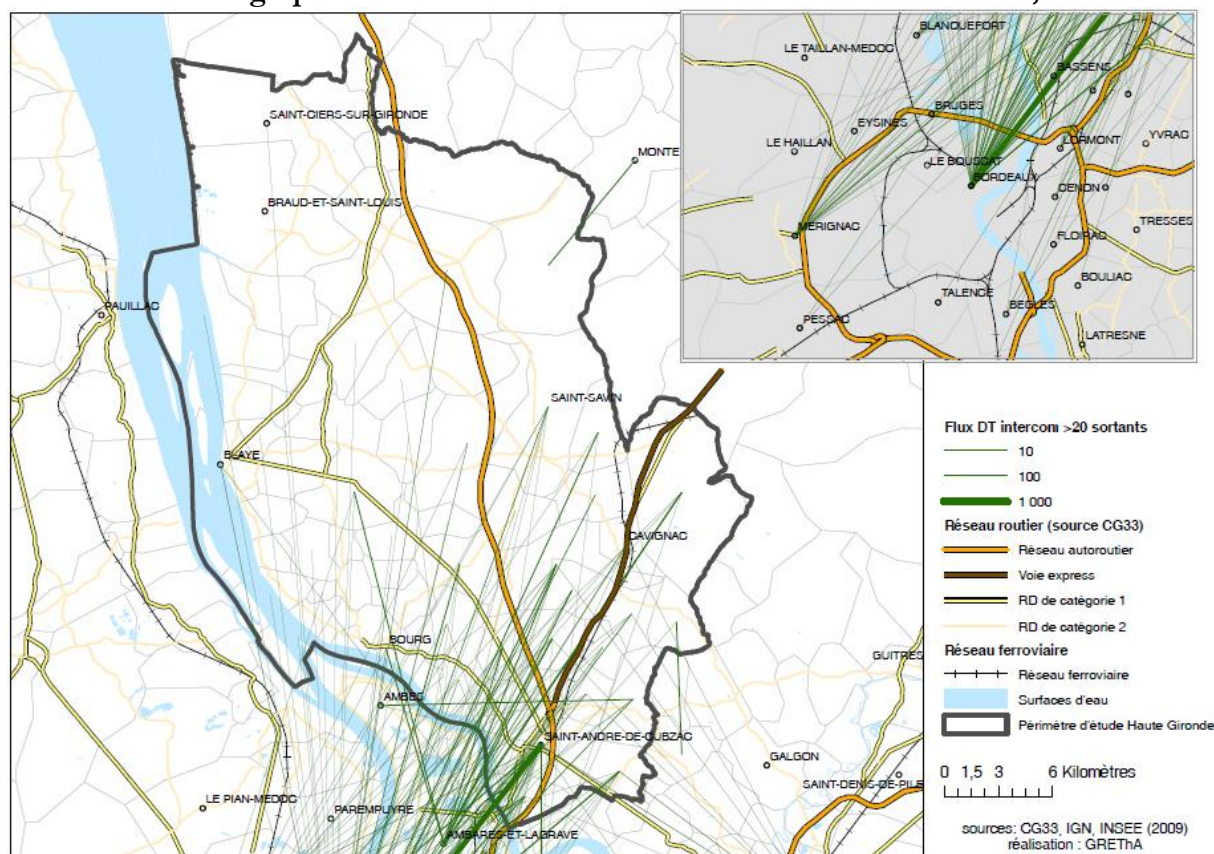
Carte 33. Géographie des flux DT des actifs résidant et travaillant en Haute Gironde, n=20



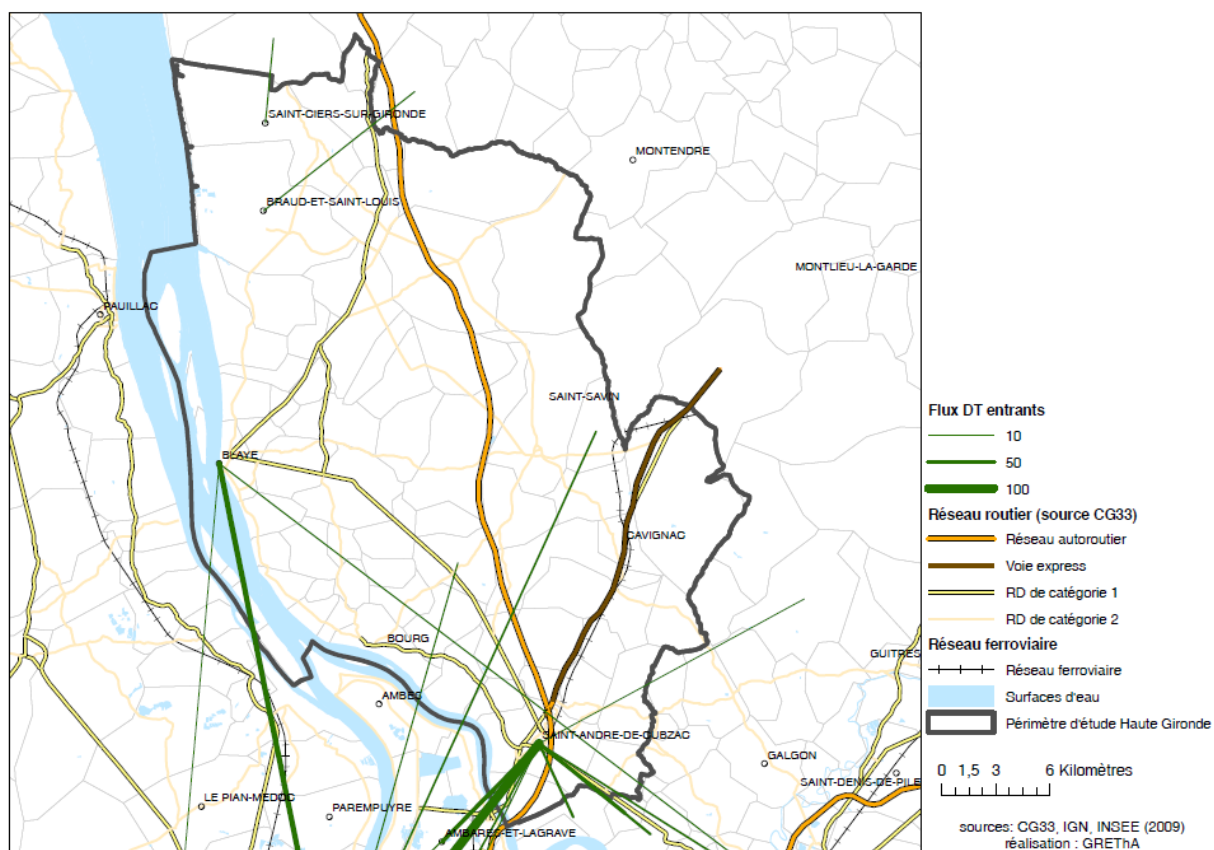
Carte 34. Géographie des flux DT des actifs résidant en Haute Gironde, n=20, d<10 km



Carte 35. Géographie des flux DT sortants des actifs en Haute Gironde, n=20

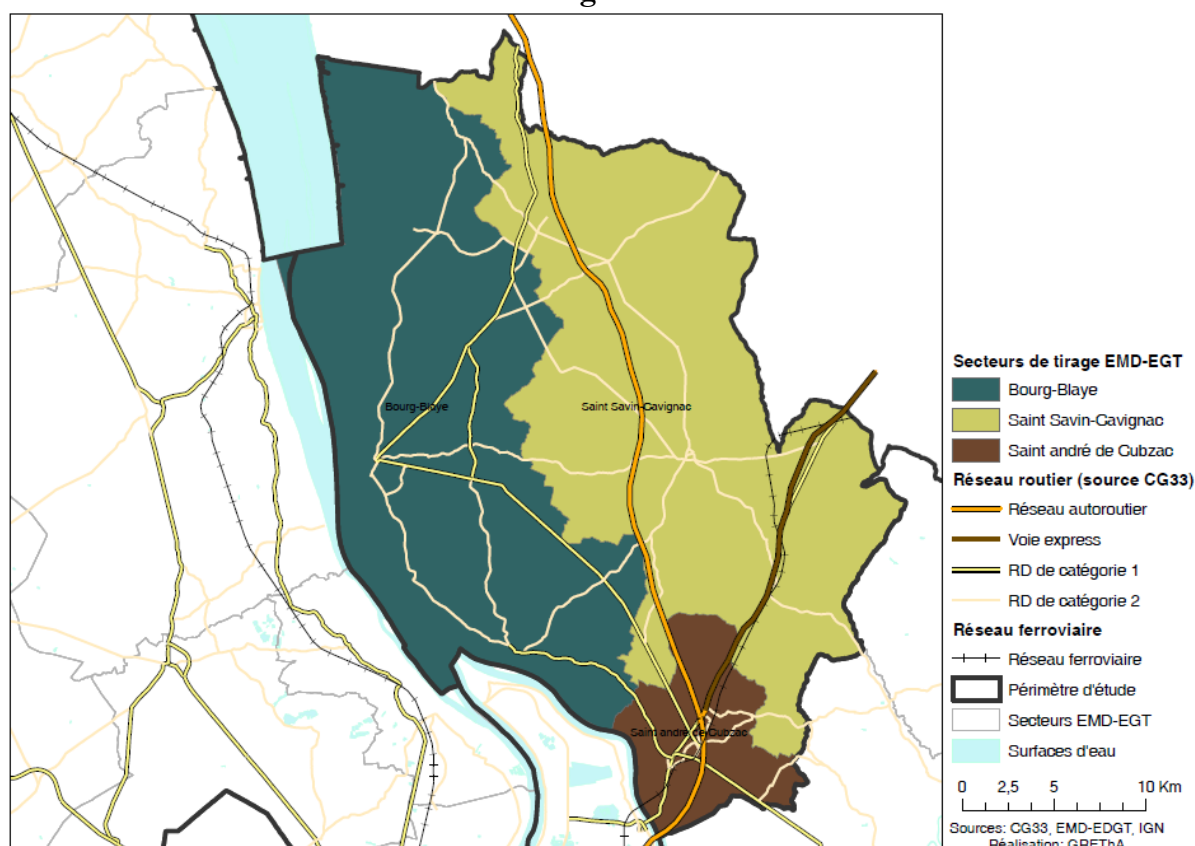


Carte 36. Géographie des flux DT entrants des actifs NR travaillant en Haute Gironde, n=20



Contrairement aux déplacements domicile-travail, les déplacements pour motif d'achat ne peuvent être documentés qu'à partir des enquêtes ménages-déplacements et grands territoires (EMD-EDGT). L'exploitation de cette source impose une maille territoriale d'analyse plus agrégée, celle des « secteurs de tirage » (cf. carte 37), compte tenu de la taille et de la structure de l'échantillon enquêté. Compte tenu de la taille des échantillons, l'exploitation des enquêtes EMD-EDGT à cette maille ne peut fournir que des ordres de grandeur¹⁹.

Carte 37. Les secteurs de tirage de l'EDGT en Haute Gironde



Le champ des « déplacements domicile-achat » retenu ici ne concerne que les déplacements primaires (c'est à dire liés au domicile) concernés par le motif achat et réalisés en semaine: il inclut donc les déplacements domicile-achat et achat-domicile.

Trois aspects sont développés. En premier lieu des indicateurs synthétiques sont utilisés pour comparer les déplacements domicile-achat de la Haute Gironde avec les autres territoires girondins mais aussi pour en saisir les disparités internes (a). L'analyse cartographique des flux bilatéraux permettra ensuite de préciser la géographie de ces déplacements et leur organisation spatiale (b). Enfin l'exploitation d'une base de données des pôles de commerces girondins conduit à analyser l'impact de la structure territoriale de l'offre commerciale sur ces flux (c).

¹⁹ Les flux DA ou AD ne sont cartographiés (et commentés) que s'ils représentent au moins 100 déplacements.

a) Les déplacements domicile-achat (DDA) de la Haute Gironde

Deux indicateurs synthétiques permettent de caractériser les déplacements domicile-achat :

- La portée des déplacements, mesurée par la distance kilométrique routière moyenne parcourue ;
- La fréquence, c'est-à-dire le nombre quotidien de déplacements par personne.

Les comportements de mobilité relatifs aux achats contrastent, en Haute Gironde, avec la loguer déjà relevée des mobilités domicile-travail: Le territoire présente une distance moyenne domicile-achat de 8,4 km, soit une portée médiane parmi les territoires peu denses de la Gironde, et qui reste inférieure à celles relevées en Médoc et en Sud-Gironde (cf. tableau 24).

Les différences de portée des DDA en Gironde se répercutent en général peu en matière de fréquence des déplacements : seul le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre se distingue par une fréquence plus élevée en raison des usages touristiques et récréatifs plus intenses de ce territoire. La Haute Gironde affiche au contraire un nombre de déplacements moyen par personne en retrait par rapport au reste du département.

Tableau 24. Les déplacements domicile-achat : comparaison des territoires d'étude*
(Source : EMD-EDGT, 2009)

	Distance moyenne domicile-achat	Nbre de déplacements DA quotidiens par personne
Agglomération bordelaise	3,7	0,59
Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre	7,6	0,77
Libournais	6,5	0,62
Médoc	10,7	0,65
Haute-Gironde	8,4	0,52
Sud Gironde	10,0	0,65

**données issues de l'exploitation des enquêtes EDGT-EMD après ajustement des périmètres d'étude*

Les disparités internes entre les 3 secteurs de tirage de la Haute Gironde sont présentées au tableau 25. Le secteur de Saint-André-de-Cubzac se distingue par une distance moyenne modérée de 7,1 km, liée à la densité de l'offre commerciale locale. Les deux autres secteurs se distinguent par la plus forte portée moyenne des déplacements.

Tableau 25. Les déplacements domicile-achat : les disparités internes

Secteur de tirage	Distance moyenne domicile-achat	Nbre de déplacements DA quotidiens par personne
Saint andré de Cubzac	7,13	0,54
Bourg-Blaye	8,45	0,51
Saint Savin-Cavignac	9,09	0,52
Haute Gironde	8,4	0,52

b) La géographie des flux domicile-achat de la Haute Gironde

Le tableau 26 confirme la spécificité du secteur de Saint-André-de-Cubzac, marqué une forte proportion de déplacements locaux et un excès important de déplacements achats-domicile par rapport aux déplacements dans l'autre sens (*ratio* de 1,4) qui dénote un chaînage important des déplacements d'achats avec les mobilités liées au travail²⁰. Si ce comportement se vérifie sur les autres territoires (les ratios AD/DA sont supérieurs à 1), il apparaît plus développé sur cette zone, en raison d'une plus grande compacité entre lieux d'emplois et d'achats du Cubzaguais.

A l'inverse, les cartes 38 et 39 soulignent la dépendance des secteurs de Bourg-Blaye et Saint Savin-Cavignac à l'égard du pôle commercial de Saint-André de Cubzac. Le secteur de Saint Savin-Cavignac est d'ailleurs doublement dépendant des pôles commerciaux de Blaye et de Saint-André de Cubzac, générant un fort taux de déplacements externes (46%) en dépit de son étendue.

Les interactions avec l'agglomération bordelaise, et plus généralement le reste de la Gironde, apparaissent par ailleurs très faibles.

Tableau 26. Caractéristiques des flux domicile-achat

Secteurs EGT	Nbre de dép. D<->A	Nbre de dép. D->A	Nbre de dép. A->D	Rapport AD/DA	% de déplacements internes
Saint andré de Cubzac	7228	3060	4168	1,36	80,88%
Bourg-Blaye	15036	6591	8445	1,28	78,06%
Saint Savin-Cavignac	12064	5534	6530	1,18	53,93%

²⁰ Selon une séquence quotidienne domicile>travail>achat>domicile.

c) La structure territoriale de l'offre commerciale

Les disparités constatées dans les comportements d'achat doivent être mises en rapport avec l'offre commerciale présente sur les différents territoires. La base de données géolocalisée des entreprises présentes au registre du commerce, produite par le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie du département, permet de repérer les pôles de commerces significatifs présents sur le territoire et d'en caractériser l'offre. Les pôles agglomérant localement au moins 20 commerces sont identifiés sur la carte 40, et caractérisés par deux indicateurs : le nombre de commerces présents sur le pôle et leur diversité, mesurée en divisant le nombre de codes NAF 700 présents dans le pôle par le nombre de codes NAF présents dans l'ensemble de la Gironde. Cet indice de diversité commerciale exprime ainsi la proportion de commerces présents en Gironde qui sont accessibles localement.

Trois indicateurs synthétiques sont en outre calculés à l'échelle communale ainsi que des secteurs de tirage : le nombre de commerces pour 1000 habitants ; la diversité commerciale de l'offre communale ; la part de la population du secteur vivant dans des communs offrants moins de 10 commerces/1000 habitants.

Le tableau 23 propose une agrégation de ces indicateurs à l'échelle des grands secteurs du territoire. Les indicateurs confirment la primauté commerciale du secteur de Saint-André de Cubzac et la faiblesse de l'offre commerciale sur le secteur de Saint Savin-Cavignac, secteur qui propose moins de 10 commerces pour 1000 habitants pour 72% de sa population. Seul un pôle commercial de plus de 20 commerces est recensé, à Cavignac (cf. carte 40).

Sur le secteur Bourg-Blaye, l'offre commerciale est quantitativement limitée mais très diversifiée, et distribuée de façon plus homogène sur le territoire (cf. carte 40), laissant seulement 45% de la population à moins de 10 commerces pour 1000 habitants.

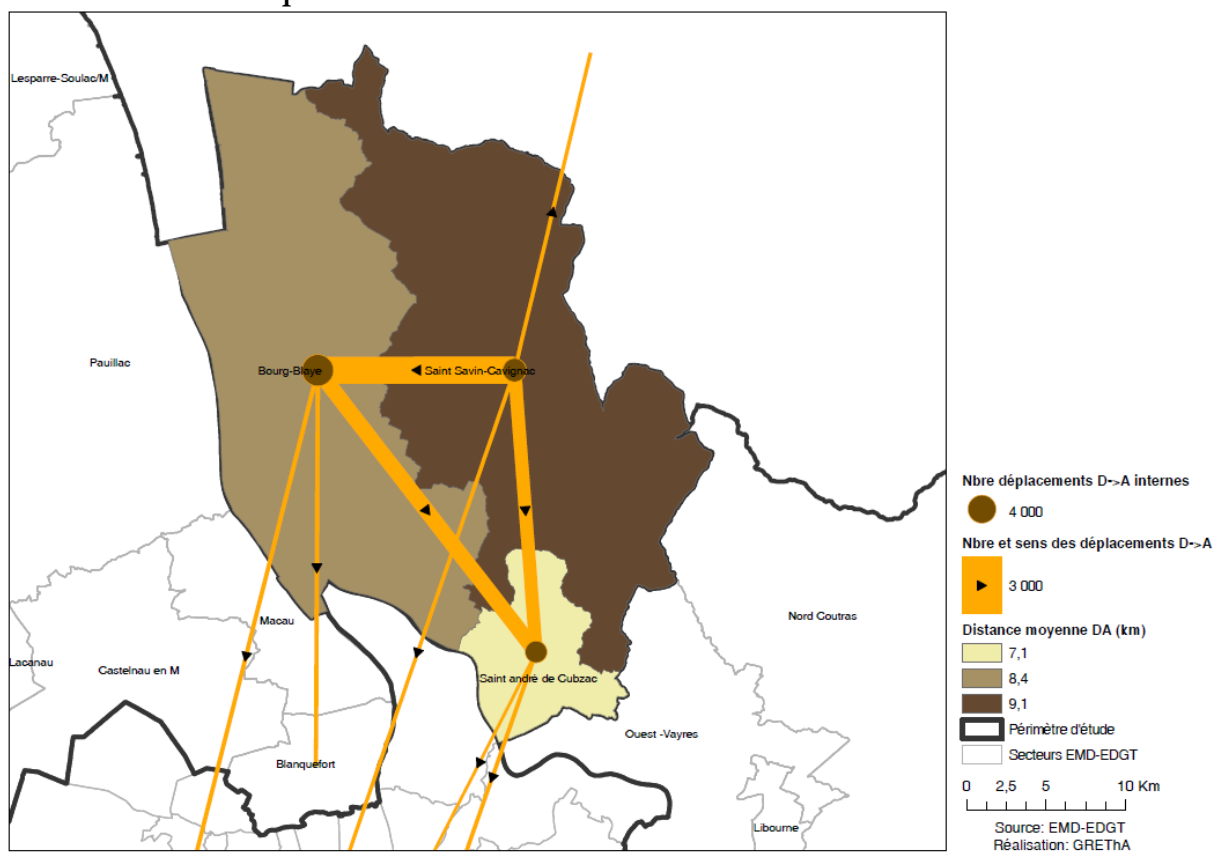
La structure de l'offre commerciale explique ici largement l'orientation des flux DA exposée précédemment.

Tableau 27. Indicateurs synthétiques de l'offre commerciale locale de la Haute Gironde

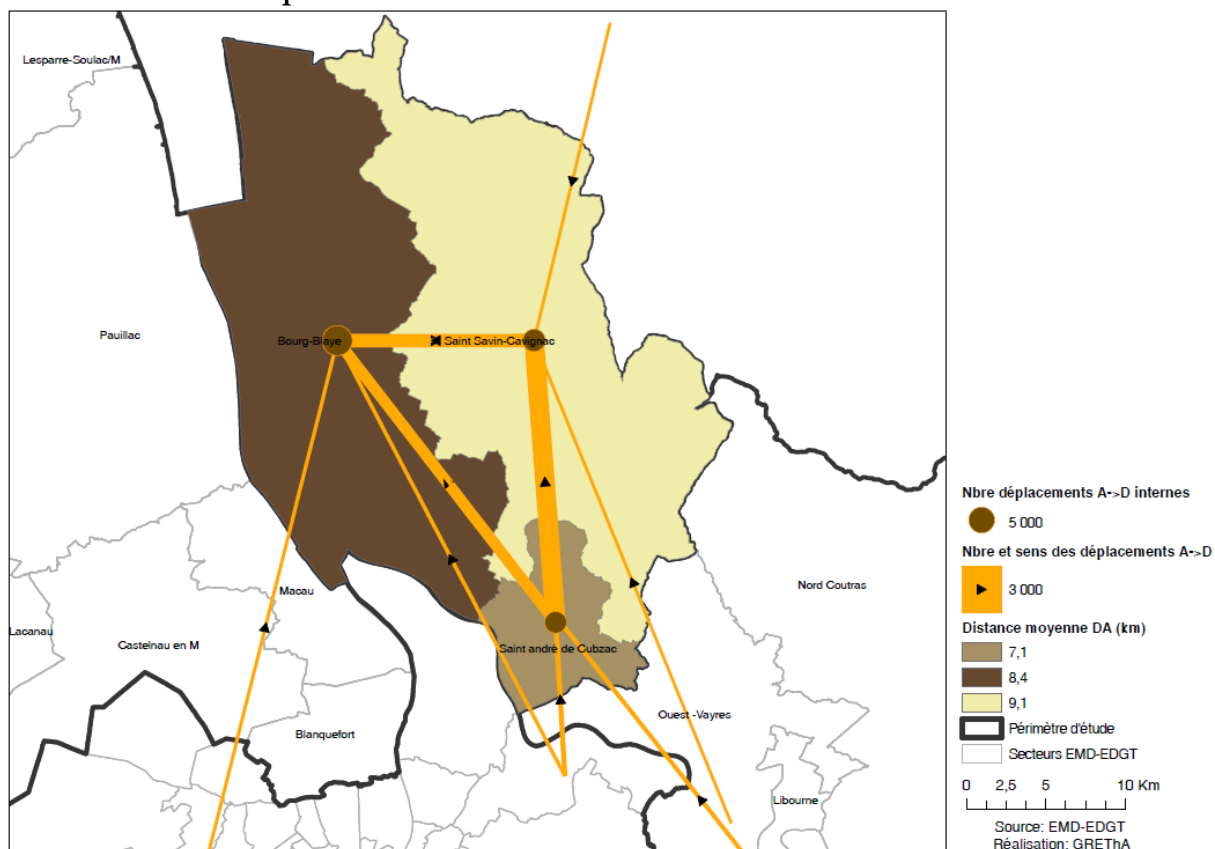
	% de déplacements internes	Nbre de commerces/ 1000 hab.	Diversité de l'offre commerciale	% pop dans communes de - de 10 com/1000 hab
Saint andré de Cubzac	80,88%	14,22	51,15	40,22%
Bourg-Blaye	78,06%	12,90	56,49	45,17%
Saint Savin- Cavignac	53,93%	8,88	44,27	71,98%

Source : CCIB, 2009

Carte 38. Déplacements domicile-achat en Haute Gironde *

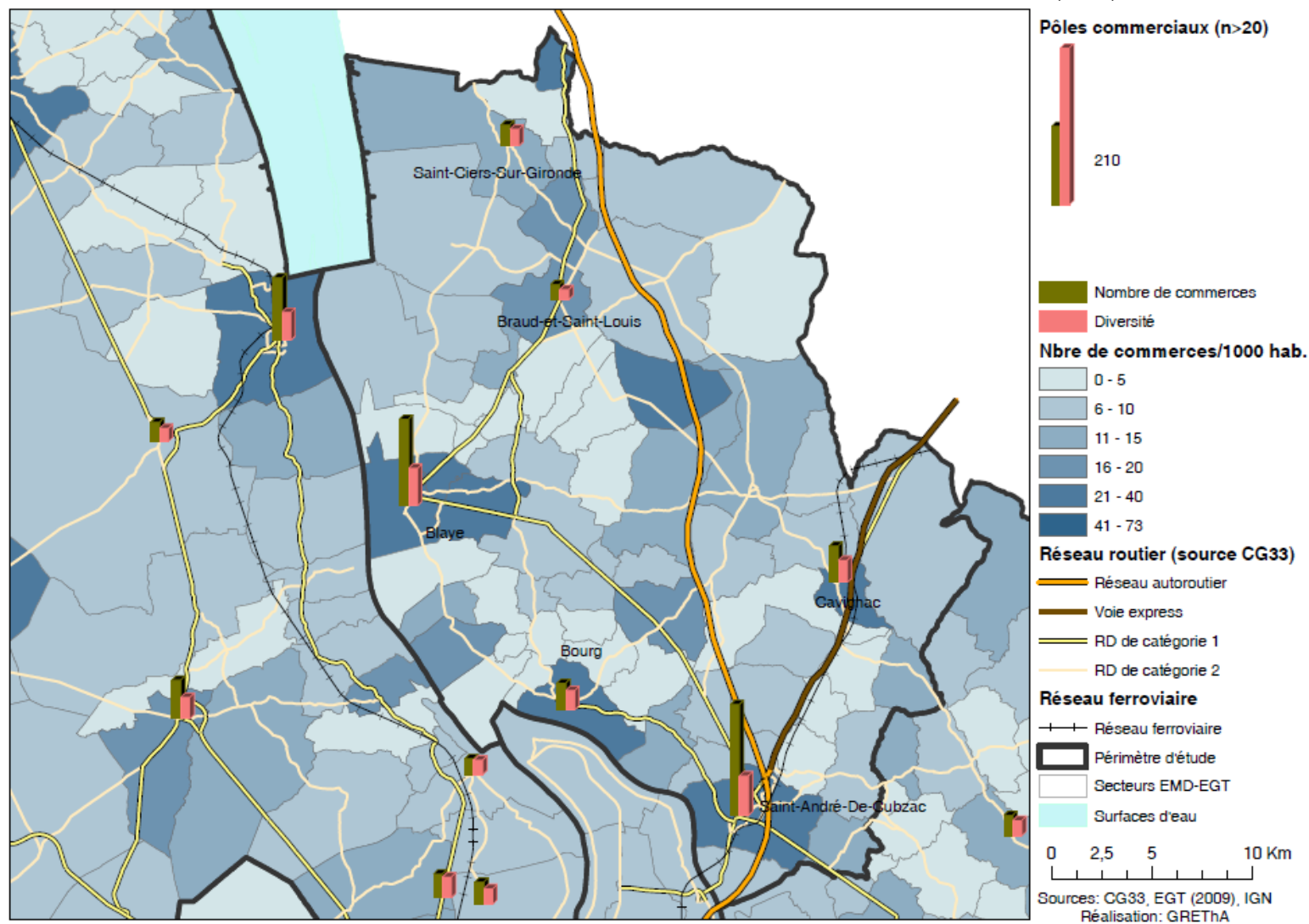


Carte 39. Déplacements achat-domicile en Haute Gironde *



* : Les flèches noires indiquent le sens des flux représentés

Carte 40. La structure territoriale de l'offre commerciale en Haute-Gironde (2009)*



* : Pour conserver une lisibilité suffisante, seuls les pôles commerciaux de plus de 20 commerces hors agglomération bordelaise sont représentés

EN BREF

Mobilité et accessibilité

- ✓ La Haute Gironde peine à assurer l'équilibre entre actifs et emplois, puisque 56% des actifs occupés du territoire seulement y ont également leur lieu d'emploi. Le territoire est logiquement en position de forte dépendance vis-à-vis du reste de l'agglomération bordelaise, mais le secteur estuarien, de Blaye à Saint-Ciers-sur-Gironde, échappe à cette dépendance et assure une plus forte compacité territoriale.
- ✓ La Haute Gironde se distingue des autres territoires hors agglomération bordelaise de la Gironde par la longue portée de ses mobilités quotidiennes domicile-travail, dont la distance moyenne s'établit à plus de 19km. La faible compacité des déplacements domicile-travail est liée à un niveau faible d'accessibilité locale aux emplois, à l'exception de la région estuarienne.
- ✓ Par contre, les déplacements domicile-achats quotidiens (en semaine) demeurent relativement compacts, (de 8,4km en moyenne) en raison d'un bon maillage commercial du territoire, à l'exception du secteur Saint-Savin-Cavignac.
- ✓ Trois configurations de mobilité sont à l'œuvre en Haute Gironde: Le cubzaguais est directement relié aux pôles d'emplois de l'agglomération bordelaise. Le nord du territoire voit se développer des mobilités longues liées au niveau élevé de desserte autoroutière et ferroviaire de ce secteur à partir du cubzaguais et plus encore de l'agglomération bordelaise. La région riveraine de l'estuaire, de Blaye à Saint-Ciers-sur-Gironde, affirme une autonomie et une compacité territoriales plus marquées.

Liste des cartes

Carte 0. Périmètre d'étude retenu et limites des SCOT au 1 ^{er} janvier 2013.....	8
Carte 1. La hiérarchie des centralités	13
Carte 2. Occupation du sol en 2004 et principaux réseaux.....	17
Carte 3. Principales zones construites et réseau routier hiérarchisé	18
Carte 4. Trafic Moyen Journalier en véhicule particulier (VP) dans la Haute-Gironde (2010).....	19
Carte 5. L'offre ferroviaire en Haute-Gironde : nombre d'arrêts en gare par jour (2 sens) (2012).....	21
Carte 6. L'utilisation du réseau ferré de Haute-Gironde : fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare en 2012	22
Carte 7. L'utilisation du réseau ferré de Haute-Gironde : taux de croissance 2009-2012 de la fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare	23
Carte 8. Le Transport de Proximité et le nouveau réseau TransGironde (2012) : lignes principales et de rabattement.....	27
Carte 9. La fréquentation totale (en nombre de voyages) des lignes TransGironde (2012).....	28
Carte 10. La fréquentation des lignes TransGironde : nombre annuel de voyages « Horizon » en 2011 (en part des déplacements totaux).....	29
Carte 11. La fréquentation des lignes structurantes et interurbaines TransGironde : le nombre de montées par arrêts (moyenne mensuelle 2012) (cf. Tableau 4)	30
Carte 12. La fréquentation des lignes TransGironde : évolution du nombre de montées par arrêts (2012)	31
Carte 13. Référentiel géographique de la comparaison des données EDGT 2009	34
Carte 14. Les 3 zones de l'EDGT et les 3 postes de comptage de l'ECR	51
Carte 15a. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 065 (St-A. de Cubzac)	54
Carte 15b. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 115 (Bourg-Blaye).....	55
Carte 15c. Flux de mobilité significatifs ayant pour origine la zone 116 (St-Savin-Cavignac)	56
Carte 16. Flux de transit global en Haute-Gironde	58
Carte 17. Flux de transit en Haute-Gironde : les postes de comptage	59
Carte 18. Flux de transit en Haute-Gironde : le détail par poste de comptage	60
Carte 19. Flux de transit en Haute-Gironde : le détail par poste de comptage	61
Carte 20. Flux d'échange à destination de Haute-Gironde : détail des flux d'origine bordelaise (voir tableau 17).....	62
Carte 21a. Flux d'échange à destination de Haute-Gironde : détail des origines des flux bordelais	63
En nombre absolu de déplacements.....	63
Carte 21b. Flux d'échange à destination de Haute-Gironde : détail des origines des flux bordelais	64
En nombre de déplacements par habitant.....	64
Carte 22. Une image des relations entre la Haute-Gironde et l'Agglomération Bordelaise	66
Carte 23. Les disparités de distance moyenne domicile-travail en 2009 en Haute Gironde	74
Carte 24. Les disparités de distance minimale domicile-travail en 2009 en Haute Gironde	74
Carte 25. Proportion de déplacements domicile-travail de courte portée (<5km)	75
Carte 26. Proportion de déplacements domicile-travail de longue portée (>30km)	75
Carte 27. Nombre d'emplois par actif à l'échelle communale	76
Carte 28. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 10km.....	76

Carte 29. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 10km.....	77
Carte 30. Nombre d'emplois par actif dans un rayon de 30km.....	77
Carte 31. Géographie des flux DT des actifs résidant en Haute Gironde, n=100	82
Carte 32. Géographie des flux DT des actifs résidant en Haute Gironde, n=20	82
Carte 33. Géographie des flux DT des actifs résidant et travaillant en Haute Gironde, n=20.....	83
Carte 34. Géographie des flux DT des actifs résidant en Haute Gironde, n=20, d<10 km.....	83
Carte 35. Géographie des flux DT sortants des actifs en Haute Gironde, n=20	84
Carte 36. Géographie des flux DT entrants des actifs NR travaillant en Haute Gironde, n=20...	84
Carte 37. Les secteurs de tirage de l'EDGT en Haute Gironde.....	85
Carte 38. Déplacements domicile-achat en Haute Gironde	89
Carte 39. Déplacements achat-domicile en Haute Gironde	89
Carte 40. La structure territoriale de l'offre commerciale en Haute Gironde (2009).....	90

Liste des tableaux

Tableau 1. Données de cadrage pour la Haute-Gironde, 2010	9
Tableau 2. Fréquentation quotidienne moyenne des trains en gare de Haute-Gironde, 2009-2012	20
Tableau 3. Fréquentation annuelle des lignes TransGironde en 2012 (source : CG33)	25
Tableau 4. Fréquentation commerciale mensuelle moyenne TransGironde (en nombre de montées) par arrêts principaux (source : CG33).....	26
Tableau 5. Nombre moyen de déplacements par personne et par âge.....	35
Tableau 6. Nombre moyen de déplacements par personne et par PCS.....	35
Tableau 7. Distance moyenne par déplacement et par âge	36
Tableau 8. Distance moyenne par déplacement et par PCS	36
Tableau 9. Partage modal en fonction de la tranche d'âge.....	37
Tableau 10. Répartition des déplacements domicile-travail selon la tranche d'âge	41
Tableau 11. Les déplacements secondaires liés à l'accompagnement par tranche d'âge	41
Tableau 12. Répartition des déplacements selon la distance parcourue et l'âge	43
Tableau 13. Les distances-temps en véhicule individuel	43
Tableau 14. Nombre, distance totale et moyenne des déplacements achats selon le type de commerces.....	44
Tableau 15. Répartition des déplacements pour motif Achats selon la tranche d'âge et le type de commerce (CP : Commerces de Proximité ; GC : Grands Commerces).....	45
Tableau 16. Répartition des déplacements par motif pour la tranche d'âge 65 ans et plus.....	48
Tableau 17. Détail des flux à destination de Haute-Gironde (source : ECR 2009).....	65
Tableau 18. Les flux domicile-travail des actifs girondins (INSEE, 2009)	68
Tableau 19. Les indicateurs quantitatifs relatifs aux déplacements domicile-travail.....	70
Tableau 20. Les flux domicile-travail.....	71
Comparaison des sources INSEE (2009) et EDGT-EMD (2008-2009).....	71
Tableau 21. Indicateurs comparatifs de portée des déplacements domicile-travail (INSEE, 2009)	72
Tableau 22. Bilan des mobilités domicile travail de la Haute Gironde: entrants et sortants	79
Tableau 23. Bilan des mobilités domicile travail de la Haute Gironde: Indicateurs intercommunaux.....	80
Tableau 24. Les déplacements domicile-achat : comparaison des territoires d'étude	86
(Source : EMD-EDGT, 2009).....	86
Tableau 25. Les déplacements domicile-achat : les disparités internes.....	87
Tableau 26. Caractéristiques des flux domicile-achat.....	87
Tableau 27. Indicateurs synthétiques de l'offre commerciale locale de la Haute Gironde.....	88

Liste des figures

Figure 1. Accessibilités VP et TC des principales centralités en Gironde	15
Figure 2. Accessibilités VP et TC des principales centralités en Haute Gironde	15
Figure 3. Répartition modale de l'ensemble des déplacements des ménages	37
Figure 5. Répartition des déplacements suivant l'heure de la journée et le mode	39
Figure 6. Répartition des distances de déplacement par modes de transport dans la Haute-Gironde.....	39
Figure 7. Répartition des déplacements domicile-travail selon la catégorie professionnelle.....	40
Figure 8. La place prépondérante de l'automobile pour les déplacements domicile-travail (<i>Source EDGT, EMD 2009</i>)	42
Figure 9. Déplacements pour le motif Achats selon la catégorie professionnelle	45
Figure 10. La place prépondérante de l'automobile pour le motif « achats » : un constat à nuancer	46
Figure 11. Répartition modale des déplacements par tranche de distance parcourue	47
Figure 12. Répartition modale des déplacements pour motifs Etudes:.....	48
La place prépondérante des modes alternatifs à l'automobile	48
Figure 12. Les 3 différents types de flux	52

Table des matières

INTRODUCTION	5
<u>I – INFRASTRUCTURES, USAGES ET COMPORTEMENTS</u>	<u>9</u>
PORTRAIT DE TERRITOIRE	9
a) Une attractivité résidentielle désindexée du développement économique.	9
c) L’armature territoriale de la Haute-Gironde : les pôles classés par ordre d’importance	11
1. INFRASTRUCTURES ET USAGES	14
ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE	14
LE RESEAU ROUTIER	16
LE RESEAU FERRE	20
LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIER ET FLUVIAL DU CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE	24
2. LES COMPORTEMENTS DE MOBILITE	33
COMMENT SE DEPLACENT LES MENAGES DU SECTEUR HAUTE GIRONDE ?	35
a) La demande de mobilité : les disparités sociodémographiques	35
b) Une utilisation massive de l’automobile	36
c) Trois motifs prépondérants : travail, achats et accompagnement	38
d) Les heures de pointes diffèrent selon la longueur et le mode des déplacements	38
LES DEPLACEMENTS LIES AU DOMICILE	40
a) Les déplacements pour motif travail	40
Qui se déplace pour le motif travail ?	40
Quel potentiel de report modal pour le motif travail ?	42
b) Les déplacements pour motif Achats	43
Des déplacements fortement liés au domicile	44
Des déplacements au profit des commerces de proximité	44
Qui se déplace pour le motif achats ?	44
Quel potentiel de report modal pour le motif Achats ?	46
c) Les déplacements des jeunes et des personnes âgées	47
Le motif « Etudes »	47
Les déplacements des personnes âgées (65 ans et plus)	48
<u>II – FLUX ET TERRITOIRES</u>	<u>51</u>
1. LA DESCRIPTION DES FLUX : LA HAUTE-GIRONDE	51
LES FLUX AYANT POUR ORIGINE LA HAUTE-GIRONDE (<i>SOURCE</i> : EDGT 2009)	53
LES FLUX DE TRANSIT (<i>SOURCE</i> : ECR 2009)	57
LES DEPLACEMENTS A DESTINATION DE HAUTE-GIRONDE (<i>SOURCE</i> : ECR 2009)	57
2. LE LIEN ENTRE STRUCTURES TERRITORIALES ET MOBILITE	68
DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL (DDT) ET ACCESSIBILITE A L’EMPLOI	68
a) Données et indicateurs retenus	68
b) La portée des déplacements domicile-travail	70

Approche comparative : La Haute-Gironde face aux autres territoires girondins	70
Les disparités internes de mobilité domicile-travail en Haute Gironde : le rôle structurant de l'accessibilité à l'emploi	73
c) La géographie des flux domicile-travail sur le territoire de la Haute-Gironde	78
Bilan quantitatif des flux domicile-travail de la Haute Gironde	78
Analyse cartographique de la structure territoriale des flux de mobilité : centralités et dépendances	81
DEPLACEMENTS DOMICILE-ACHATS ET MAILLAGE TERRITORIAL DE L'OFFRE COMMERCIALE	85
a) Les déplacements domicile-achat (DDA) de la Haute Gironde	86
b) La géographie des flux domicile-achat de la Haute Gironde	87
c) La structure territoriale de l'offre commerciale	88
<u>LISTE DES CARTES</u>	92
<u>LISTE DES TABLEAUX</u>	94
<u>LISTE DES FIGURES</u>	95
<u>TABLE DES MATIERES</u>	96

