



Elaboration du PLUi prescrite par D.C.C. du
Projet de PLUi arrêté par D.C.C. du
Dossier soumis à Enquête publique du au
PLUi approuvé par D.C.C. du

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

1.1	RAPPORT DE PRESENTATION DIAGNOSTIC
------------	---

1.	AVANT-PROPOS.....	5
2.	DIAGNOSTIC	9
A.	DEMOGRAPHIE.....	11
	1. UN TERRITOIRE ATTRACTIF DEPUIS 1968...	11
	2. GRÂCE AU SOLDE MIGRATOIRE, MAIS AUSSI AU SOLDE NATUREL	14
	3. LE VIEILLESSEMENT STRUCTUREL IMPORTANT DE LA POPULATION	15
	4. UNE TAILLE DES MÉNAGES ÉLEVÉE, MAIS À LA BAISSÉ	20
	5. UN TERRITOIRE ATTIRANT ACTIFS ET RETRAITÉS	21
	6. D'IMPORTANTES DISPARITÉS DE NIVEAUX DE VIE	29
	7. L' AUGMENTATION DU NIVEAU DE FORMATION	30
	8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES 2020-2037	31
	9. SYNTHÈSE	36
B.	LES ACTIVITES ECONOMIQUES	37
	1. LA CALI : UN MOTEUR ÉCONOMIQUE GIRONDIN À L'INTERFACE ENTRE MÉTROPOLISATION ET RURALITÉ	37
	2. DES DYNAMIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES CONTRASTÉES SUR LE TERRITOIRE	42
	3. LES ÉTABLISSEMENTS ET ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	46
	4. LES COMMERCE ET SERVICES À LA PERSONNE	54
	5. TOURISME : UNE ÉCONOMIE EN DÉVELOPPEMENT	60
	6. L'IMPORTANCE DE L'ACTIVITÉ AGRICOLE	64
C.	EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS	118
	1. L'OFFRE DE SANTÉ	118
	2. L'OFFRE DE GARDE «PETITE-ENFANCE »	120
	3. LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES	121
	4. L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS CULTURELS, SPORTIFS ET DE LOISIRS	123
	5. LES RÉSEAUX NUMÉRIQUES	124
D.	MORPHOLOGIE URBAINE ET TYPOLOGIE DU BÂTI.....	125
	1. LE FONCTIONNEMENT URBAIN : RÉSEAU DE BOURGS HISTORIQUES ET PÉRIURBANISATION	125
	2. UNE DIVERSITÉ DE FORMES URBAINES	126
	3. LES TYPOLOGIES ARCHITECTURALES RENCONTRÉES	137
E.	HABITAT.....	144
	1. CARACTÉRISTIQUES ET DYNAMIQUES DU PARC DE LOGEMENTS	144
	2. LE PARC D'HABITAT SOCIAL	160
	3. L'HÉBERGEMENT ET LE LOGEMENT DES PUBLICS SPÉCIFIQUES	173
	4. ANALYSE DU MARCHÉ DE L'IMMOBILIER	185
F.	MOBILITES ET DEPLACEMENTS.....	192
	1. CONTEXTE	192
	2. ANALYSES THÉMATIQUES	197
	3. SYNTHÈSE ET ENJEUX	313
G.	BILAN DES DOCUMENTS D'URBANISME	314
	1. DES BASES RÈGLEMENTAIRES VARIÉES SUR LE TERRITOIRE	314
	2. UNE ORGANISATION DU ZONAGE PEU ADAPTÉE À L'ÉVOLUTION URBAINE	314
	3. BILAN DE LA CONSOMMATION DES ESPACES NATUREL, AGRICOLE ET FORESTIER	320
	4. ANALYSE DU POTENTIEL DE DENSIFICATION RÉSIDENTIEL AU SEIN DES ENVELOPPES AGGLOMÉRÉS	328
	5. ANALYSE DU POTENTIEL DE DENSIFICATION ÉCONOMIQUE	337

H. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC...	343
1. ... EN CE QUI CONCERNE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET LES PAYSAGES...	343
2. ... EN CE QUI CONCERNE LA DÉMOGRAPHIE ET LA QUESTION DE LA MOBILITÉ...	346
3. ... EN CE QUI CONCERNE L'URBANISME ET L'HABITAT...	348
4. ... EN CE QUI CONCERNE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LES SERVICES DE PROXIMITÉ...	350

1. AVANT-PROPOS

L'élaboration du PLU Intercommunal (PLUi) de la Communauté d'Agglomération (CA) du Libournais a été prescrite par délibération du Conseil Communautaire du 23 septembre 2021.

Afin que la réalisation du PLUI soit la plus intégrée possible, les élus ont fait le choix d'engager un PLUI valant Programme Local de l'Habitat (PLH) et Plan de Mobilité (PDM).

Ce PLUI-HD a pour ambition de prendre en considération les enjeux communaux et intercommunaux. La CALI pourra, à travers le PLUI-HD, conforter ses choix et sa stratégie de développement. La volonté est de définir un vrai projet de développement s'appuyant sur les potentialités du territoire et visant à influencer sur ses contraintes.

Les pistes de réflexion prioritaires pour la CALI sont :

- Anticiper la croissance du territoire du fait du desserrement métropolitain et de l'afflux migratoire vers les Départements et organiser son accueil à l'échelle intercommunale,
- Passer d'une attractivité « subie » à une attractivité « choisie »,
- Préserver et valoriser l'identité du territoire,
- Co-construire les mobilités intra et extra CALI, en s'appuyant sur la réflexion menée dans le cadre du schéma des transports en commun,
- Renforcer l'attractivité des centralités de la CALI, afin que leur développement rayonne sur l'ensemble du territoire,
- Favoriser la diversité des fonctions urbaines et rurales, la mixité sociale, la répartition équilibrée entre emploi/habitat/commerces et services,
- Renforcer l'autonomie alimentaire du territoire.

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) intervient après l'entrée en vigueur de la Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000. La conception du PLUi a pour implication l'élaboration d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) qui présente les orientations en matière d'urbanisme et d'aménagement retenues par l'intercommunalité, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement, et la mise en place d'une concertation en amont de la phase d'enquête publique.

Le présent document fait état d'un diagnostic, c'est à dire une analyse à un instant donné, de l'existant, des différents facteurs et indicateurs qui contribuent à donner au territoire sa physionomie. Il tend à mettre en évidence les enjeux en termes d'évolution, les opportunités et les problèmes liés à la mise en place des nouveaux projets et à la préservation de la qualité architecturale et environnementale.

Ce diagnostic fait partie intégrante du Rapport de Présentation du PLUI-HD (Habitat-Déplacements). Le fond et la forme du Rapport de Présentation est défini par les articles R.151-1 à R.151-5 du Code de l'Urbanisme.

Il expose le diagnostic prévu au premier alinéa de l'article L.151-4 du Code de l'Urbanisme : « Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les

objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ».

2. DIAGNOSTIC

Les données des parties suivantes sont issues des recensements principaux et complémentaires de l'année 2019 de l'INSEE, sauf mention contraire. Ces données prennent en compte le découpage communal au 1er janvier 2016 et le périmètre de la Communauté d'Agglomération du Libournais en date du 1er janvier 2022. Les comparaisons par période sont réalisées à périmètre constant.

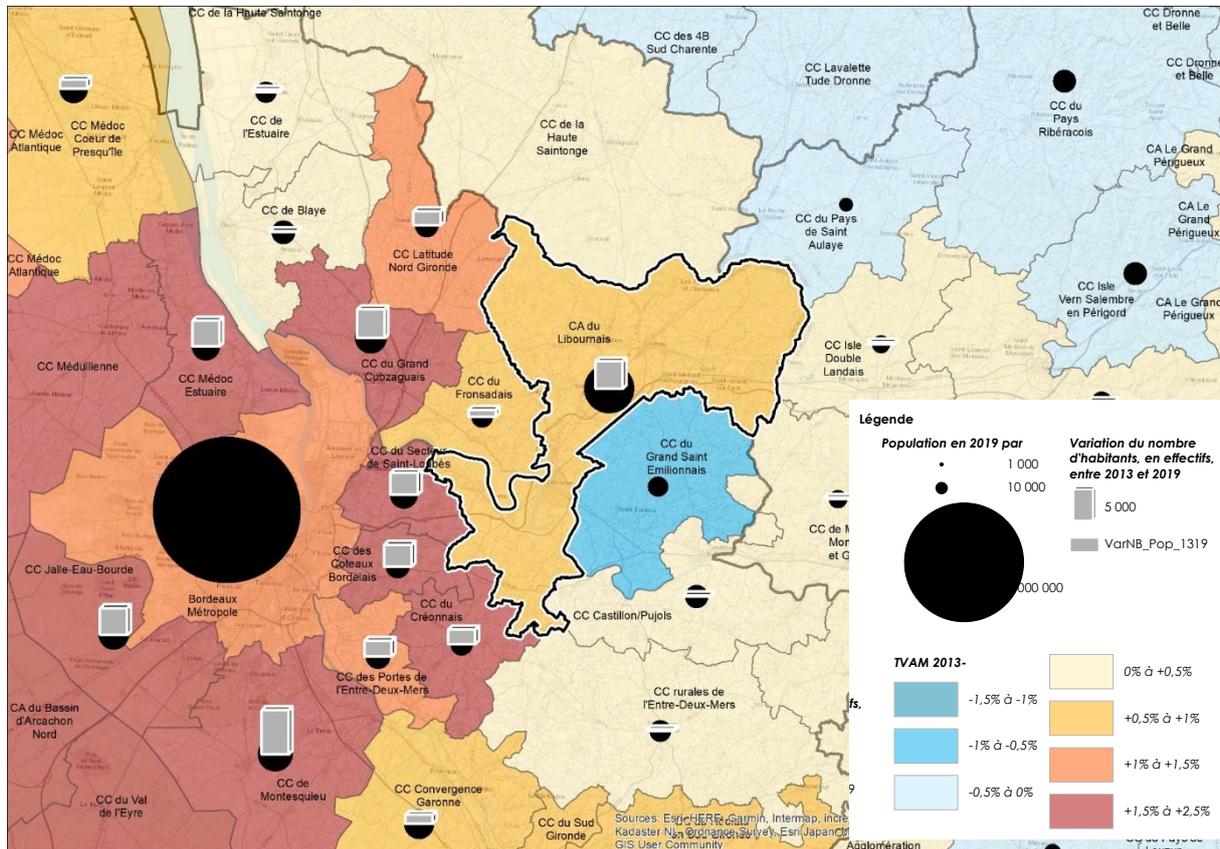
Des cartographies, tableaux et autres éléments complémentaires sont disponibles dans le document 1.1.a Rapport de présentation – Annexes du diagnostic.

A. DEMOGRAPHIE

1. UN TERRITOIRE ATTRACTIF DEPUIS 1968...

A. UN TERRITOIRE QUI SUIT LA DYNAMIQUE DÉPARTEMENTALE

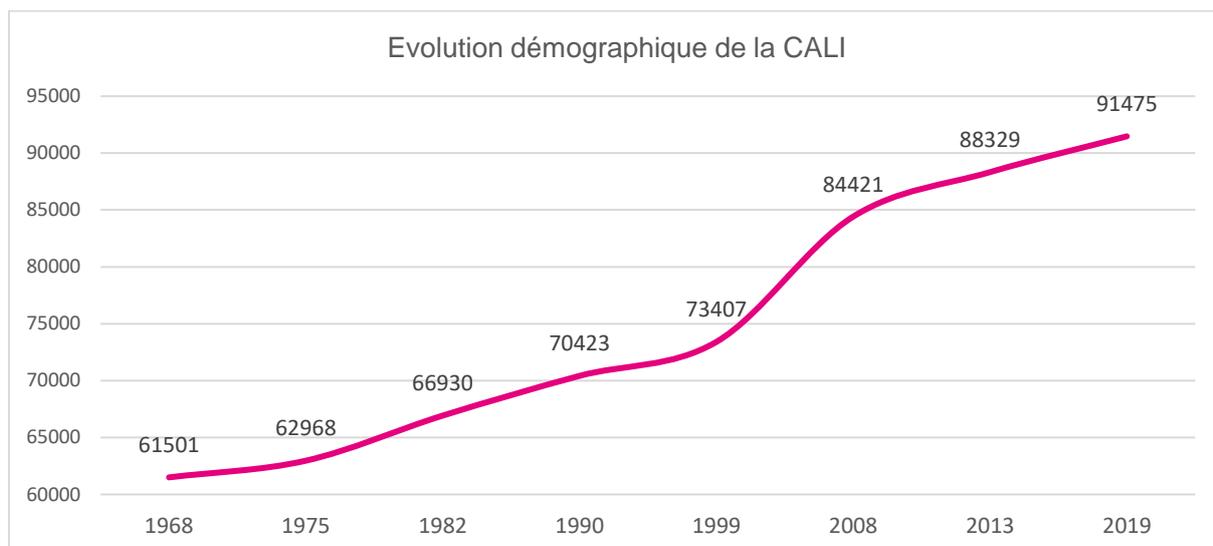
La Communauté d'Agglomération du Libournais compte, en 2019, 91 475 habitants. Elle représente 5,63% de la population départementale et 57,57% de la population du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Grand Libournais.



Source INSEE 2019- Réalisation Metropolis

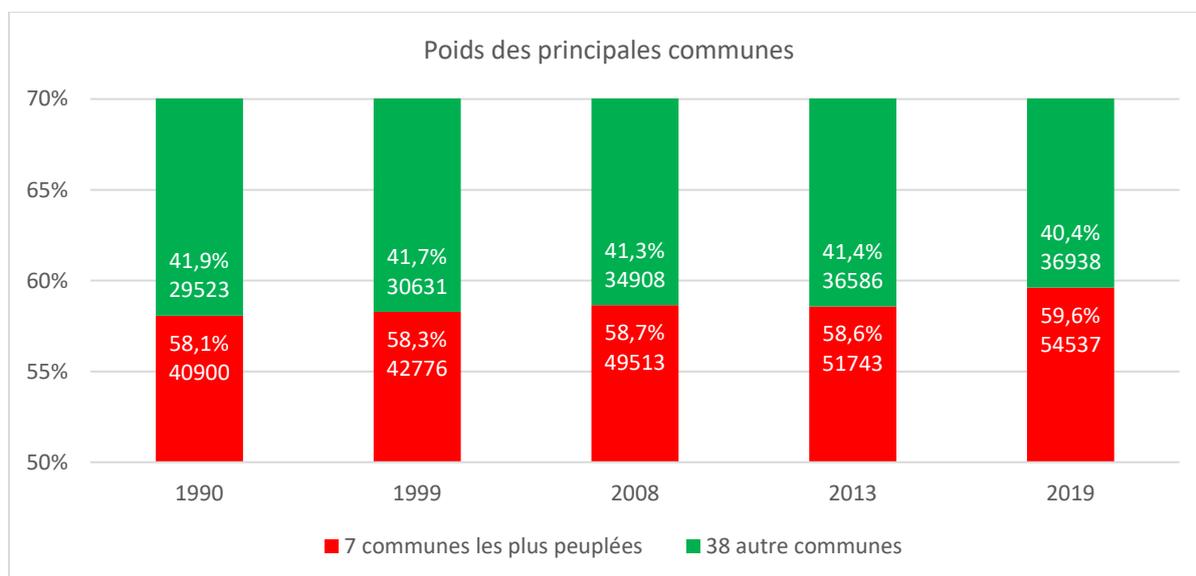
Depuis 1968, la population a fortement augmenté, à hauteur de 48,74% soit 29 974 habitants supplémentaires. En comparaison, la population du SCoT a augmenté de 33,4% sur la même période, tandis que celle du département de 60,86%. À l'échelle du SCoT du Grand Libournais, le territoire de la CALi profite bien plus de la dynamique de la croissance connue à l'échelle départementale au regard de son positionnement géographique à proximité de la Métropole Bordelaise et de grands axes de communication dont l'autoroute A89 et la ligne ferroviaire LGV.

B. UNE ATTRACTIVITÉ VARIABLE SELON LES PÉRIODES...



Sur une période plus récente, de 2013 à 2019, l'attractivité de la Communauté d'Agglomération du Libournais a toutefois chuté par rapport à la période 2008-2013. Le taux de croissance annuel moyen (TCAM) sur la dernière période est ainsi de 0,58% par an contre 0,91% sur la période précédente. Soit 524 habitants par an contre 781 sur la période précédente (2008-2013). La période la plus dynamique aura été 1999-2008 avec 11014 nouveaux habitants soit 1223 habitants par an, survenue après une période enregistrant un léger ralentissement.

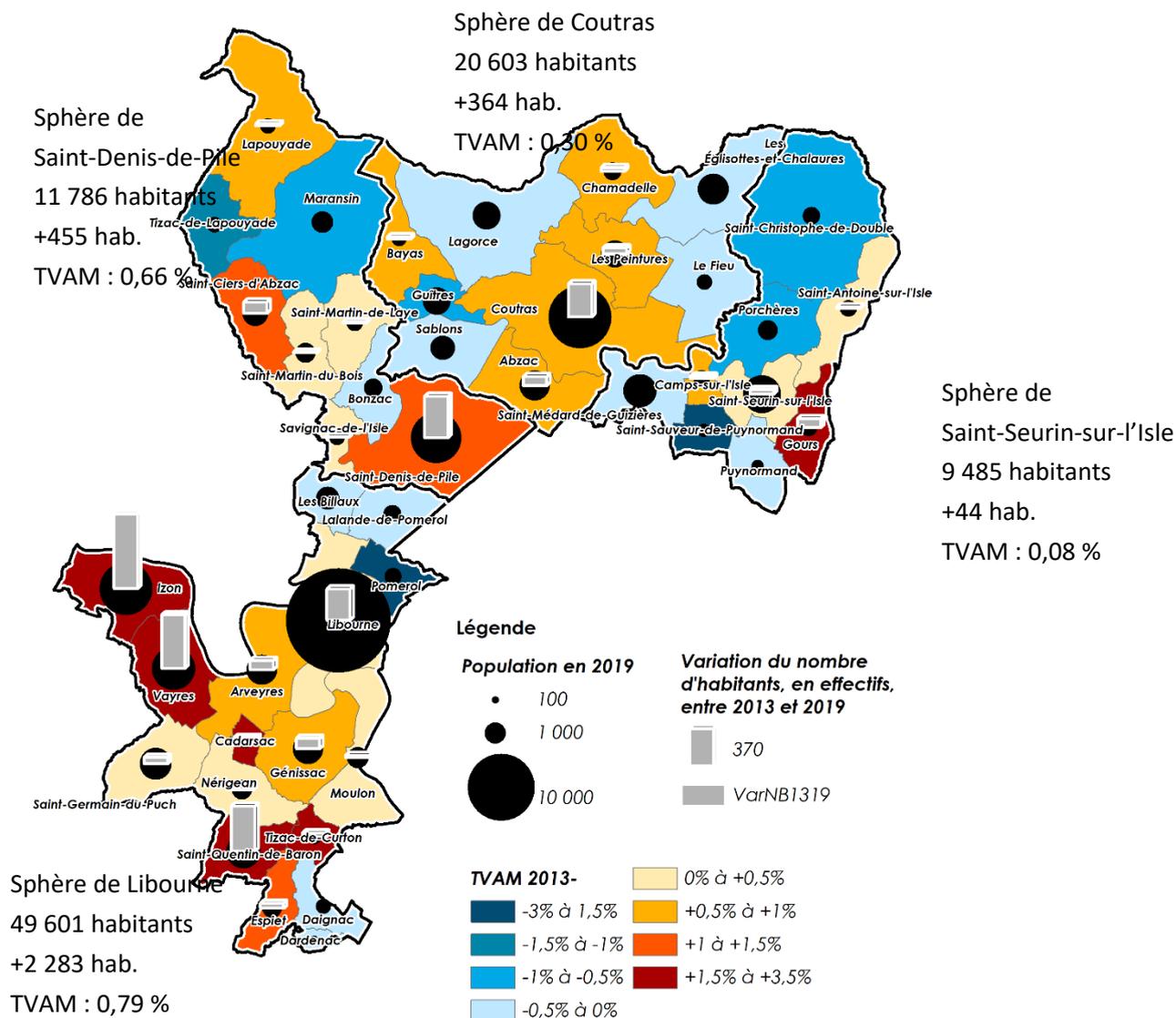
C. ET SLEON LES COMMUNES ET SECTEURS GÉOGRAPHIQUES



À quelques exceptions (Guîtres, Les Eglisottes-et-Chalaires et Saint-Médard de Guizières), cette attractivité s'est réalisée notamment en s'appuyant sur les communes de centralité de l'agglomération selon l'armature territoriale du SCoT du Grand Libournais. Par exemple, les sept communes les plus

peuplées du territoire¹ ont vu leur part augmenter à l'échelle de la Communauté d'Agglomération entre 2013 et 2019, passant de 58,58% à 59,62% avec respectivement 51 743 et 54 537 habitants.

Sur la période récente 2013-2019, à l'échelle interterritoriale, les évolutions enregistrées sont plus contrastées. En effet, alors qu'autour de Libourne, les communes observent une dynamique de leur démographie, la vaste partie nord-est du territoire enregistre un développement moindre, voire pour bon nombre de communes, une perte de population. Au sein de cette vaste partie du territoire, les communes situées entre Saint-Denis-de-Pile et Laroche-Chalais connaissent un certain dynamisme. Ainsi il y a eu 2 283 nouveaux habitants dans la sphère de Libourne entre 2013 et 2019, quand il y en a seulement eu 44 dans la sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle.



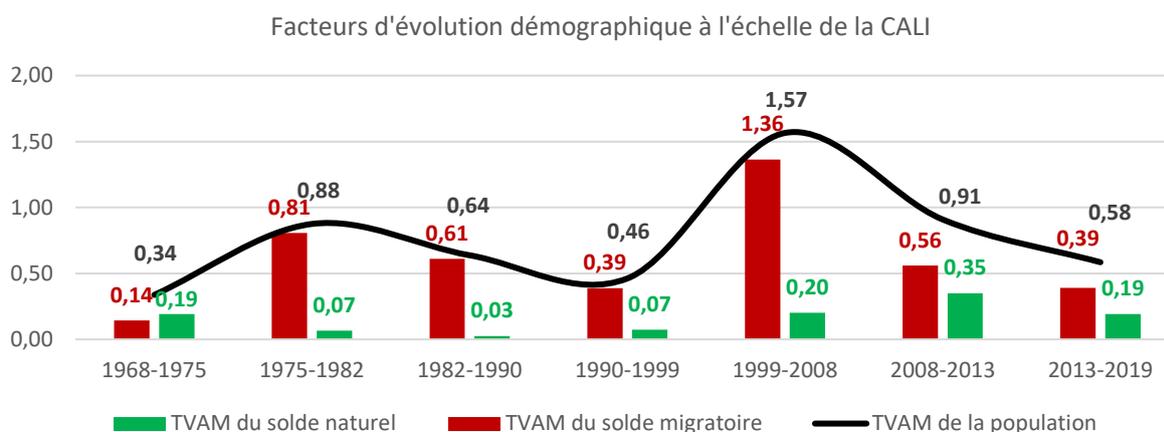
Source INSEE 2019- Réalisation Metropolis

¹ Libourne, Coutras, Izon, Saint-Denis de Pile, Vayres, Saint-Seurin sur l'Isle et Saint-Quentin de Baron

2. GRÂCE AU SOLDE MIGRATOIRE, MAIS AUSSI AU SOLDE NATUREL

La Cali a constamment connu une croissance démographique, même si cette évolution a connu des phases plus et moins dynamiques. Aujourd'hui, la dynamique reste élevée malgré un net ralentissement par rapport aux périodes de recensement précédentes :

- Entre 1999 et 2008, un taux de variation annuel moyen (TVAM) de 1,57%
- Entre 2008 et 2013, un TVAM de 0,91%
- Entre 2013 et 2019, un TVAM de 0,58%
- Entre 2008 et 2019, un TVAM de 0,73%



Cette croissance démographique est essentiellement due au solde migratoire. La CALI est donc un territoire attractif pour la population. C'est essentiellement ce solde migratoire qui a varié, provoquant une forte variation de l'évolution démographique. Depuis la période 1999-2008, période pendant laquelle le solde migratoire a été le plus élevé (1,36%), le solde migratoire a progressivement diminué pour atteindre sur la dernière période 0,39% par an.

Il est probable qu'il y ait eu une reprise du solde migratoire sur la période plus récente, non encore parue dans les données de l'INSEE, suite à la crise sanitaire. Les territoires ruraux et les petites agglomérations ont connu un regain d'attractivité, notamment pour les personnes ayant la possibilité de télétravailler.

Le solde naturel a lui aussi joué son rôle dans l'évolution démographique. En effet, alors que beaucoup de territoires souffrent d'un solde naturel négatif, la CALI affiche un solde naturel positif, reflétant la présence de jeunes couples en âge d'avoir des enfants. Alors que le solde naturel était quasi nul sur la période 1982-1990, il a progressivement augmenté pour atteindre 0,35% entre 2008 et 2013 puis diminuer à nouveau sur la dernière période.

Le solde migratoire qui a eu tendance à s'effondrer sur les dernières périodes a donc été compensé par le solde naturel, qui lui a nettement augmenté.

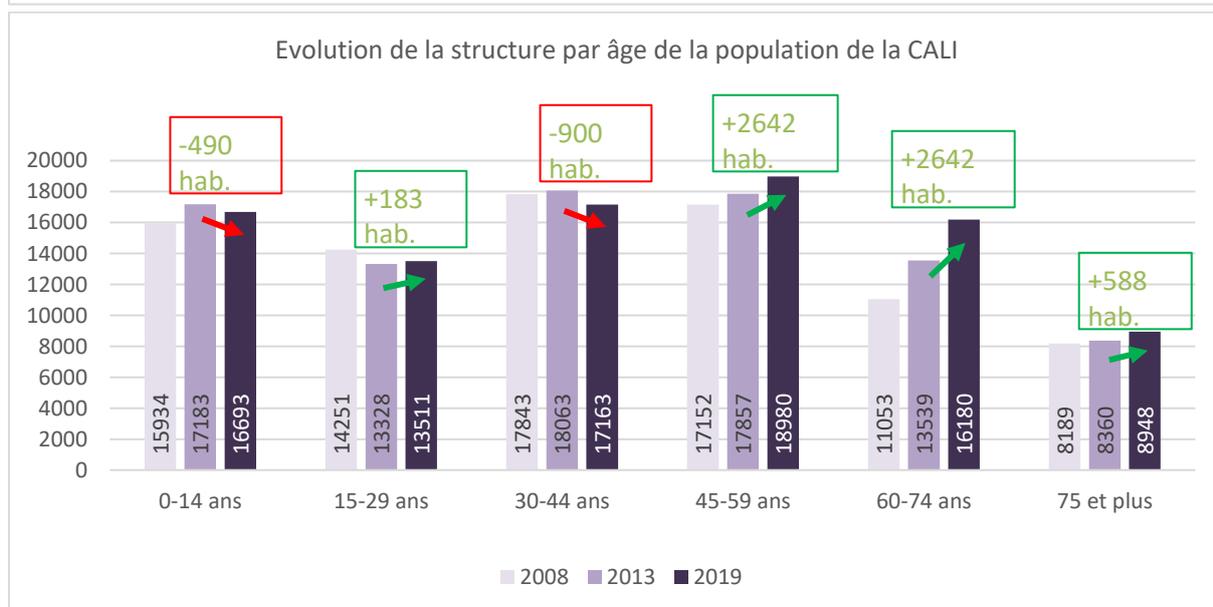
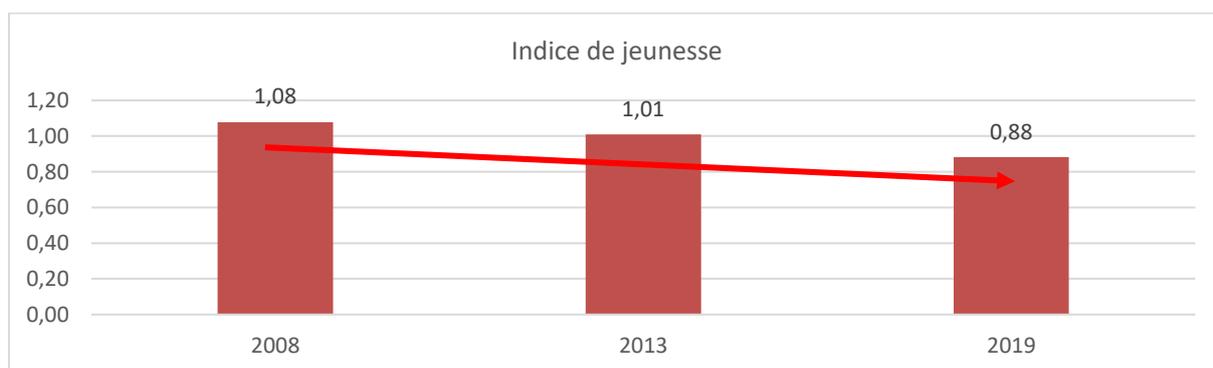
3. LE VIEILLISSEMENT STRUCTUREL IMPORTANT DE LA POPULATION

A. L'INDICE DE JEUNESSE EN DIMINUTION

L'indice de jeunesse est le ratio entre la population âgée de moins de 20 ans et la population âgée de plus de 60 ans. Plus cet indicateur est élevé, il se rapproche de 2, plus la population est jeune. Plus cet indicateur est faible, il se rapproche de 0, plus la population est âgée. Lorsqu'il est égal à 1, cela signifie que pour 100 personnes de moins de 20 ans, il y a 100 personnes de plus de 60 ans.

La CALI a un indice de jeunesse qui se situe en dessous de 1. La population est donc plutôt âgée. En 2013, le ratio montrait une population encore équilibrée. Toutefois, on constate une tendance au vieillissement de la population. L'indice de jeunesse est passé de 1,08 en 2008 à 0,88 en 2019.

Si on regarde la population par tranche d'âge, le nombre des moins de 45 ans a eu tendance à diminuer légèrement entre 2008 et 2019, alors que le nombre des plus de 45 ans a très nettement augmenté. C'est donc davantage l'augmentation des populations âgées que la diminution du nombre de jeunes qui a fait diminuer l'indice de jeunesse.

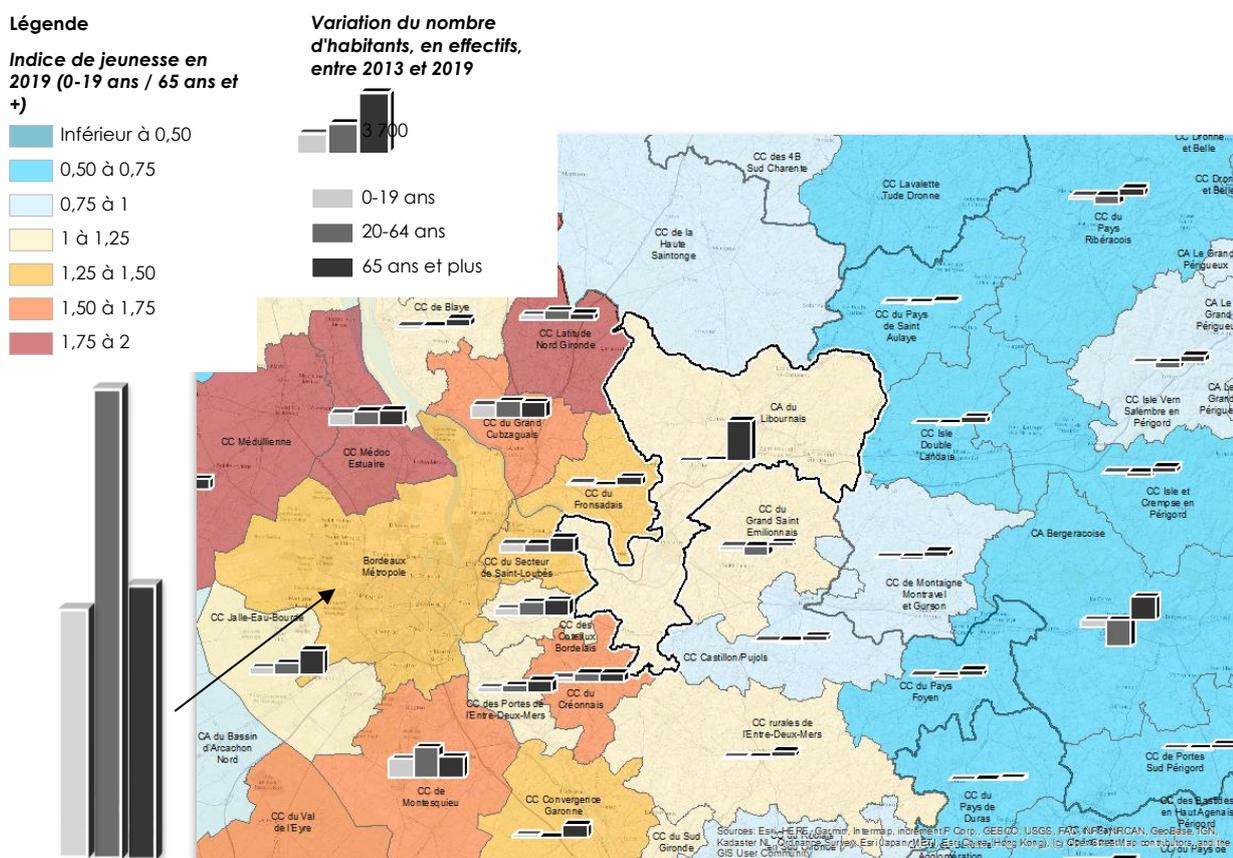


Attention : l'indice de jeunesse ci-après a été calculé en comptabilisant la population des 0-19 ans et celle de 65 ans et plus au lieu de 60 ans et plus. Les indices de jeunesse sont donc supérieurs à ceux connus.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

La cartographie montre très clairement l'effet de l'agglomération bordelaise sur l'attractivité des jeunes et la position de la CALI à l'interface entre les territoires attractifs portés par la dynamique de l'agglomération bordelaise (en rouge / orange) et les territoires plus ruraux qui voient leur population âgée déjà importante augmenter (en bleu). Il paraît alors évident, aux vues de l'ampleur de l'intercommunalité et de son étirement, qu'une partie du territoire de la CALI est plus motrice dans l'attractivité des jeunes.

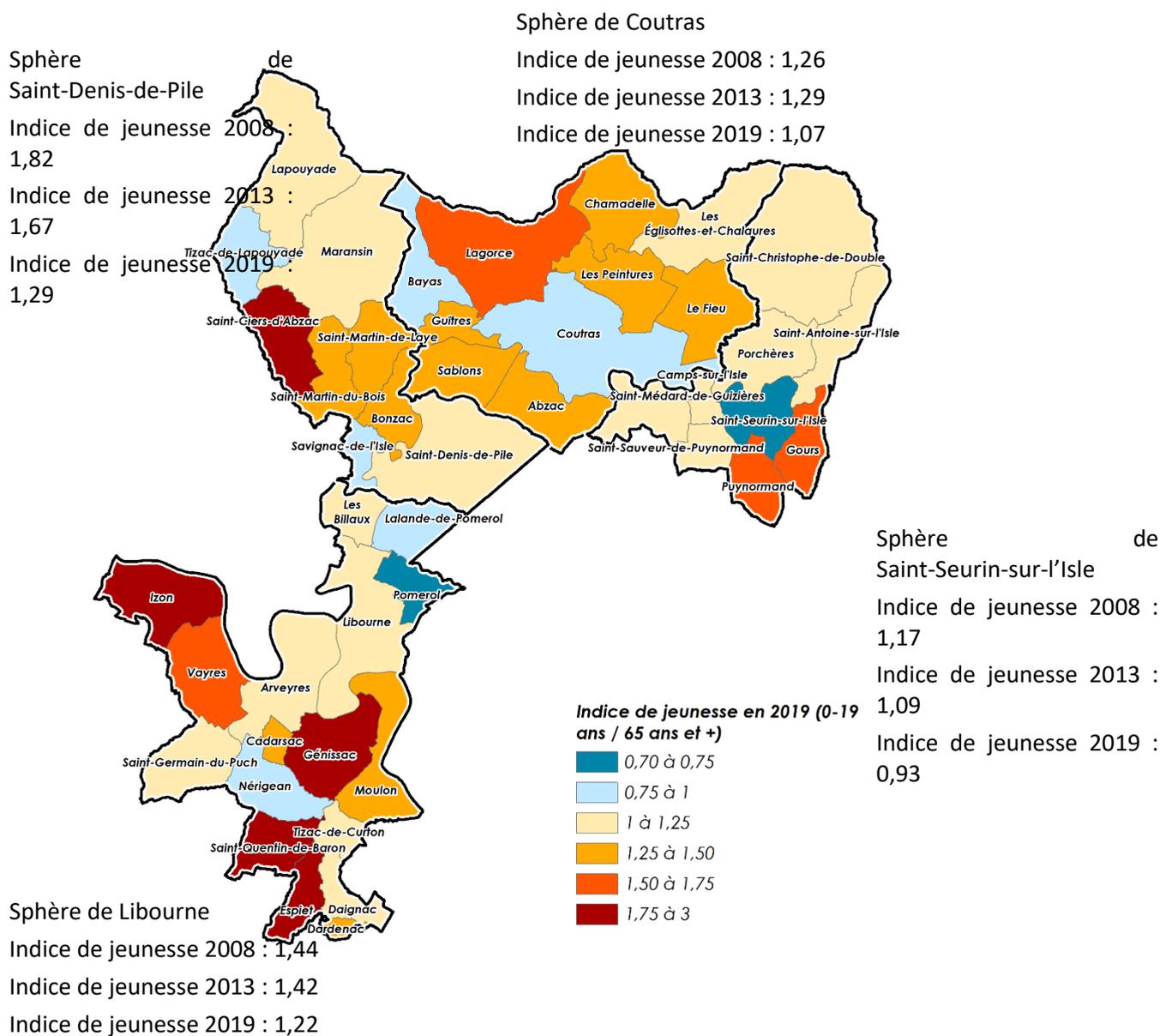
En effet, certaines communes de la CALI, comme Izon qui fait partie de l'aire d'attraction de Bordeaux, de sa zone d'emploi et de son bassin de vie (cf INSEE), sont très attractives. En effet, à Izon, l'indice de jeunesse est de 1,36, alors que de l'autre côté du territoire, comme à Saint-Seurin sur l'Isle, qui est pourtant une commune avec de nombreuses aménités urbaines, l'indice de jeunesse est seulement de 0,51.



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

En recentrant l'analyse sur la CALI, la sphère de Saint-Denis-de-Pile puis de Libourne sont celles dont l'indice de jeunesse est le plus élevé. Sur tout le territoire, au niveau intercommunal et dans chaque sphère, l'indice de jeunesse diminue. Les sphères de Coutras et de Saint-Seurin-sur-l'Isle ont une population plus âgée, toutefois, l'indice de jeunesse y diminue plus lentement que sur les autres sphères.

Il existe donc bien des dynamiques différentes au sein même de l'intercommunalité, mais la tendance reste la même : une diminution de l'indice de jeunesse.



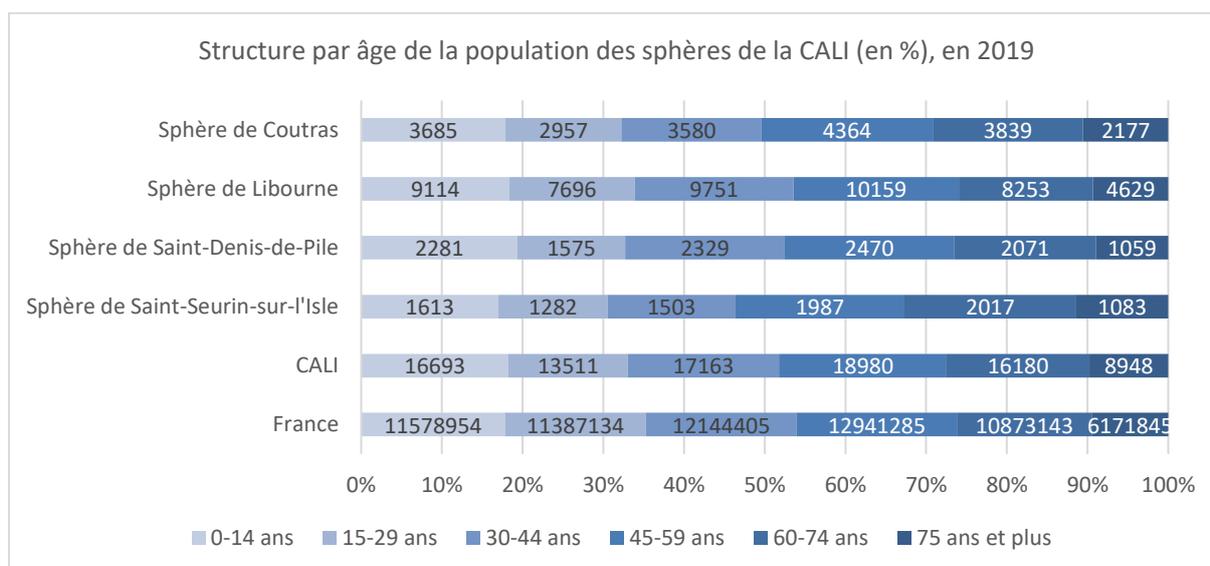
Source INSEE 2019- Réalisation Metropolis

B. UNE ACCELERATION PRÉVISIBLES DE LA SURREPRÉSENTATION DES PLUS DE 60 ANS

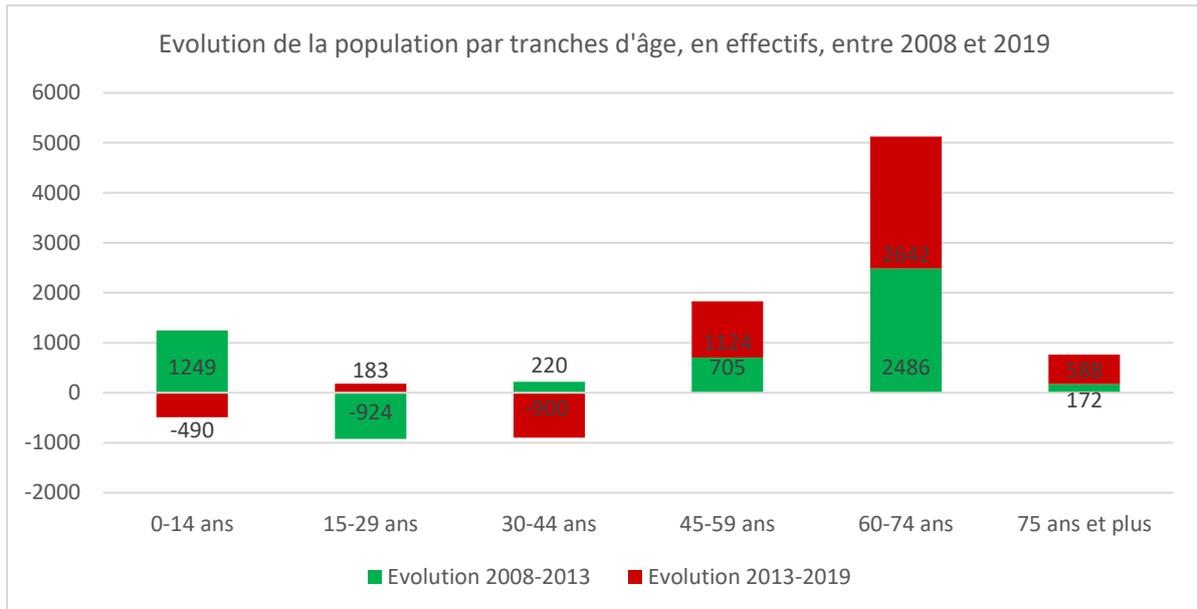
L'analyse par tranche d'âge montre que sur le territoire, les personnes âgées de 60 ans sont légèrement surreprésentées en comparaison au niveau national, et que cette tendance devrait s'accroître avec des 45-59 ans également plus nombreux qui vont progressivement venir gonfler le nombre des plus de 60 ans.

Les classes d'âge les plus jeunes sont quant à elles moins importantes qu'au niveau national.

Là aussi selon les sphères au sein de la CALI, on constate de grosses disparités, avec une proportion des plus âgés supérieure dans la sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle et dans la sphère de Coutras.



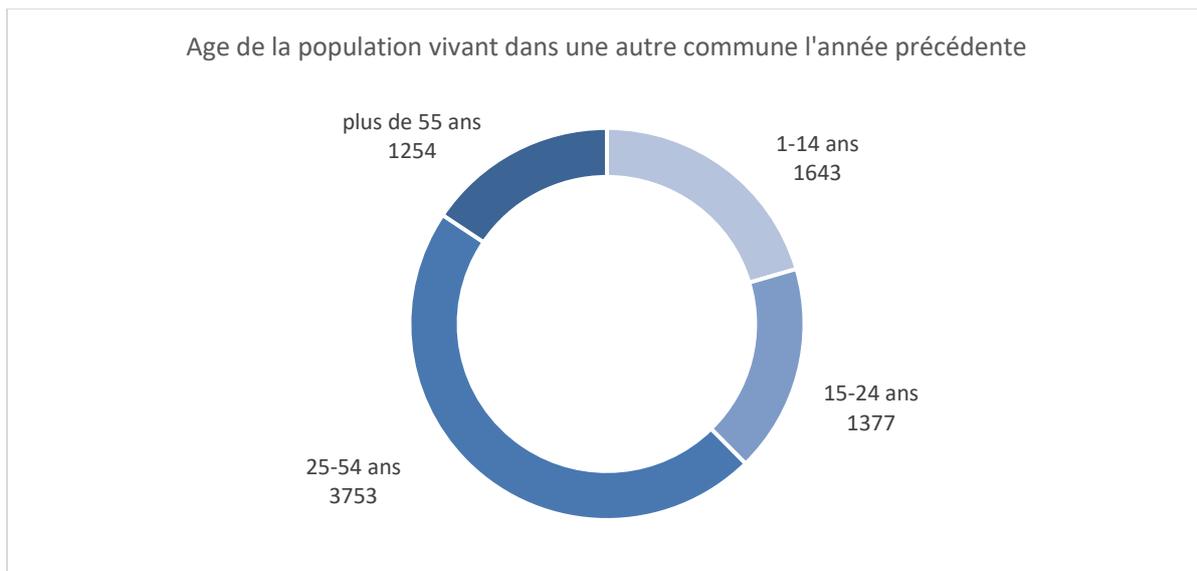
L'évolution de la population montre que la tranche d'âge 60-74 ans est bien celle qui augmente le plus rapidement. Les moins de 44 ans sont moins nombreux en 2019 qu'ils ne l'étaient en 2008. Seuls les 0-14 ans sont en augmentation significative entre 2008 et 2013, mais cette tendance s'est inversée sur la période suivante.



En 2019, les nouveaux arrivants dans les communes de la CALI, avaient pour près de la moitié d'entre eux entre 25 et 54 ans. Donc pas spécifiquement des populations âgées, mais plutôt des personnes actives et en âge d'avoir des enfants au sein de leur foyer. En effet, les moins de 25 ans représentent plus d'un tiers des nouveaux arrivants. Si certains peuvent être étudiants, la plupart vivent toutefois encore avec leurs parents.

La classe d'âge des plus de 55 ans est la moins représentée. Ce qui signifie que ce vieillissement de la population est davantage dû au vieillissement de la population sur place qu'à l'attractivité de ménages venant vivre ici pour leur retraite. Ceci est accentué par une attractivité peu importante toutes classes d'âge confondues.

Attention, cette analyse ne concerne que l'année 2019, il se peut que les tendances soient bien différentes sur les autres années.



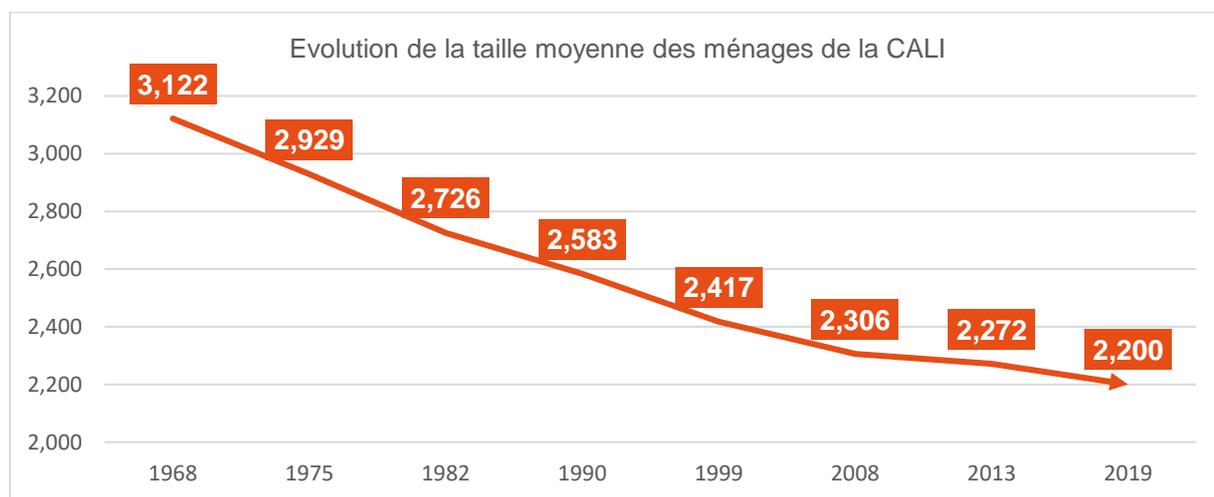
4. UNE TAILLE DES MÉNAGES ÉLEVÉE, MAIS À LA BAISSE

En 2019, le nombre d'habitants par ménage est de 2,2. C'est une taille des ménages plutôt élevée pour un territoire marqué par la ruralité. En effet, si la population est vieillissante, cet indicateur montre une part des familles qui reste élevée. Au niveau national, la taille des ménages est de 2,19, donc très proche du niveau de la CALI.

L'évolution de la taille des ménages à la baisse a été très rapide entre 1968 et 2019. Cette chute s'est ralentie sur la période plus récente, à partir des années 2000, mais semble repartir entre 2013 et 2019. La CALI suit la tendance nationale, une baisse continue de la taille des ménages due à une décohabitation précoce des jeunes, au vieillissement de la population mais aussi à l'augmentation des séparations des couples.

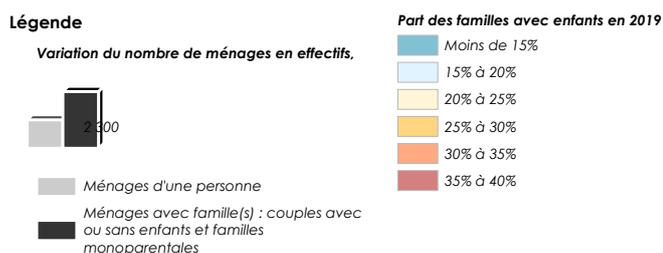
Cette baisse est la conséquence :

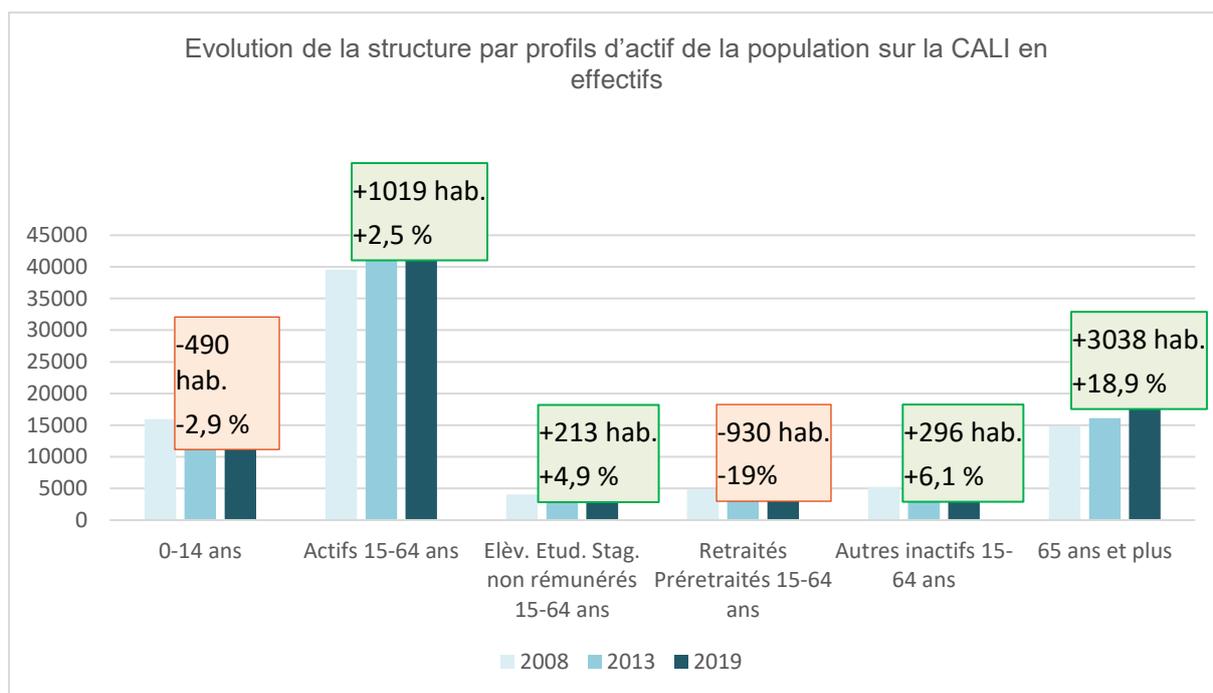
- D'une forte attractivité pour les ménages composés d'une seule personne (+1900 ménages soit +15%)
- De l'évolution de la composition des familles (+357 couples sans enfant soit +3%, +557 ménages monoparentaux soit +15% contre 86 couples avec enfants soit -1%).



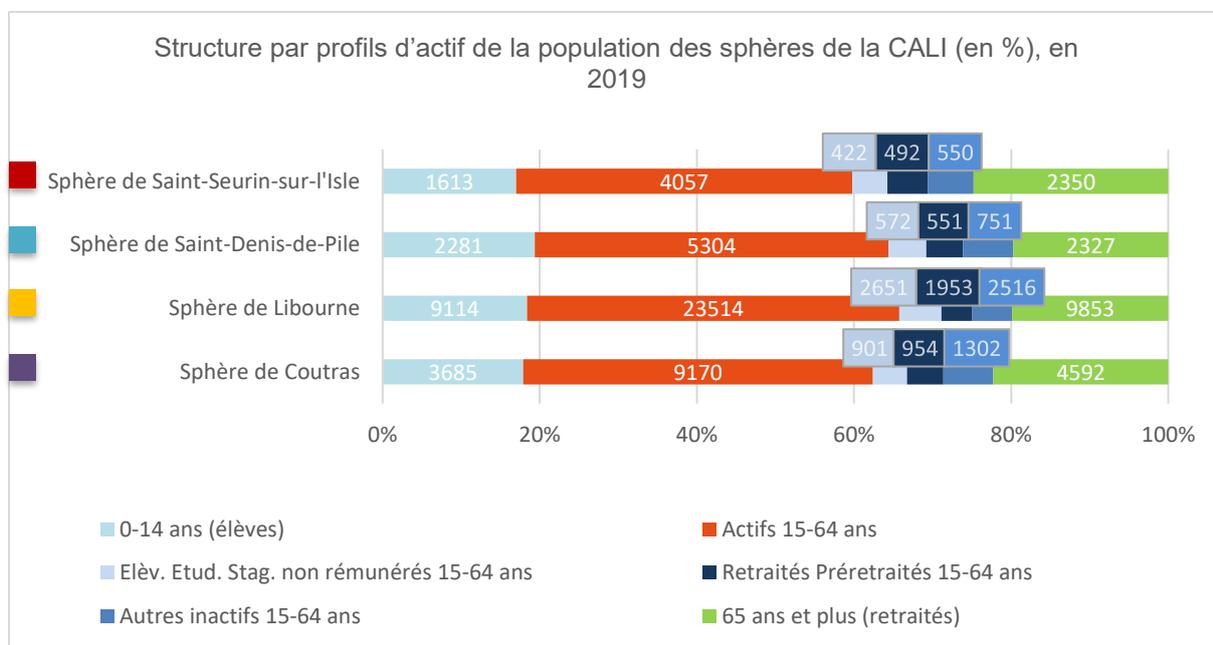
En comparant avec les intercommunalités limitrophes, la CALI ressort là aussi comme un territoire d'entre-deux, où vit un nombre relativement important de familles avec enfant. Toutefois, c'est important de regarder l'évolution des types de ménage. Les ménages d'une personne sont en augmentation bien plus nette que les familles, alors que sur les territoires plus attractifs, c'est le nombre de familles qui augmente le plus rapidement.

La prise en compte du nombre de personnes par ménage et de leur structure est importante pour programmer une offre de logements qui correspond au besoin de la population ou au contraire, qui permette de satisfaire les populations que l'on souhaite capter.





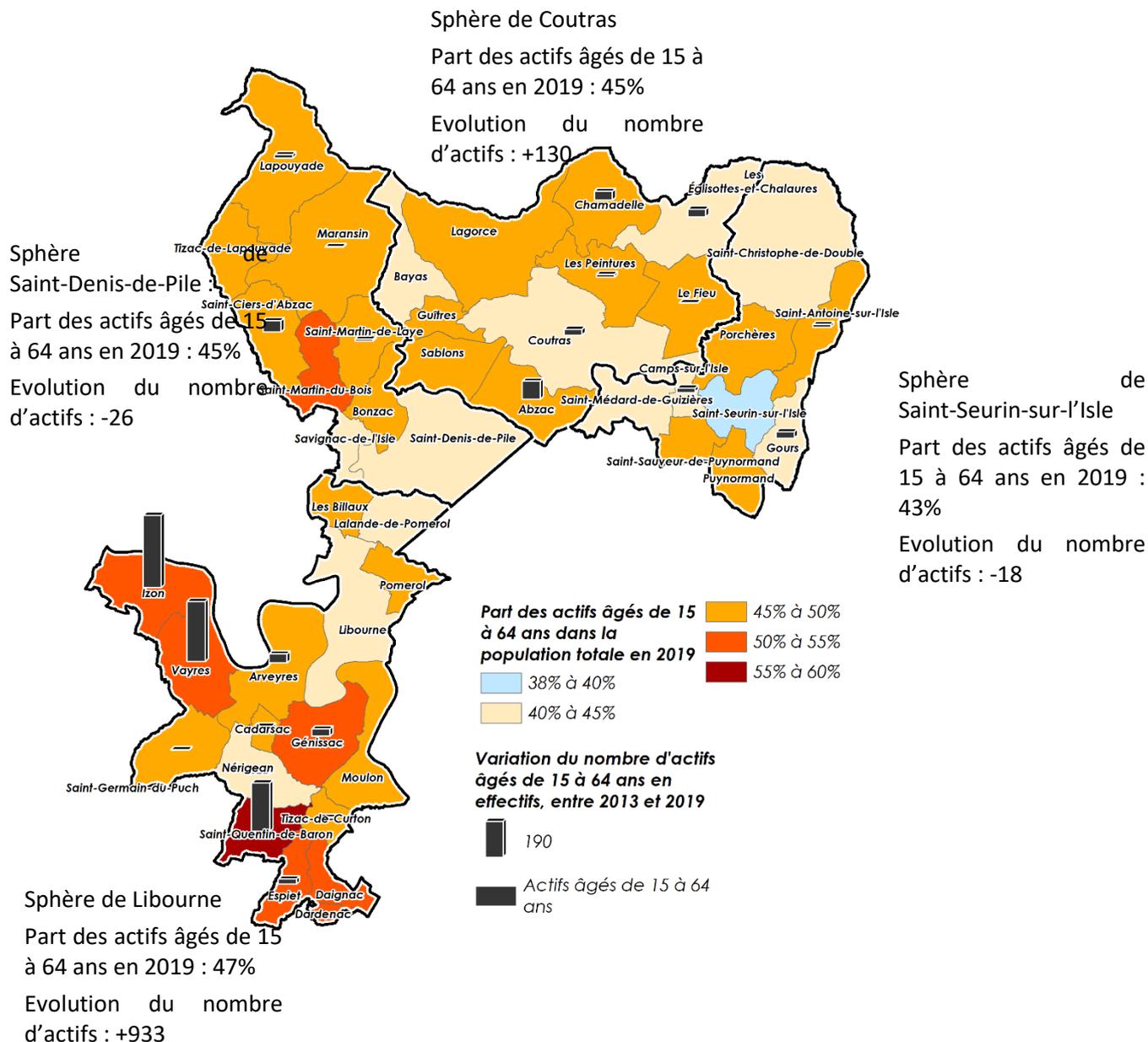
Sur cette thématique aussi, des dynamiques différentes sont observées selon les différentes sphères du territoire. En effet, on trouve une plus grande part de retraités de 65 ans et plus dans la sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle et de Coutras. A contrario, les sphères de Saint-Denis-de-Pile et de Libourne ont une plus grande part d'actifs. La sphère de Saint-Denis-de-Pile est celle qui compte la plus grande part d'élèves.



B. DES ACTIFS ATTIRÉS PAR LES COMMUNES PROCHES DE BORDEAUX

A l'échelle communale, les communes qui ont le plus vu le nombre d'actifs âgés de 15 à 64 ans augmenter entre 2013 et 2019 sont certaines communes les plus proches de l'agglomération

bordelaise : Izon, Vayres et Saint-Quentin-de-Baron. Ces communes, comme la majorité de celles du sud de la sphère de Libourne sont celles qui ont la part d'actifs la plus importante dans leur population. Sur la très large partie nord du territoire, l'attractivité des actifs est bien moindre, et représente dans la plupart des communes entre 45 et 50% de la population. Saint-Seurin sur l'Isle apparaît comme une exception, avec seulement 38% d'actifs dans sa population globale.

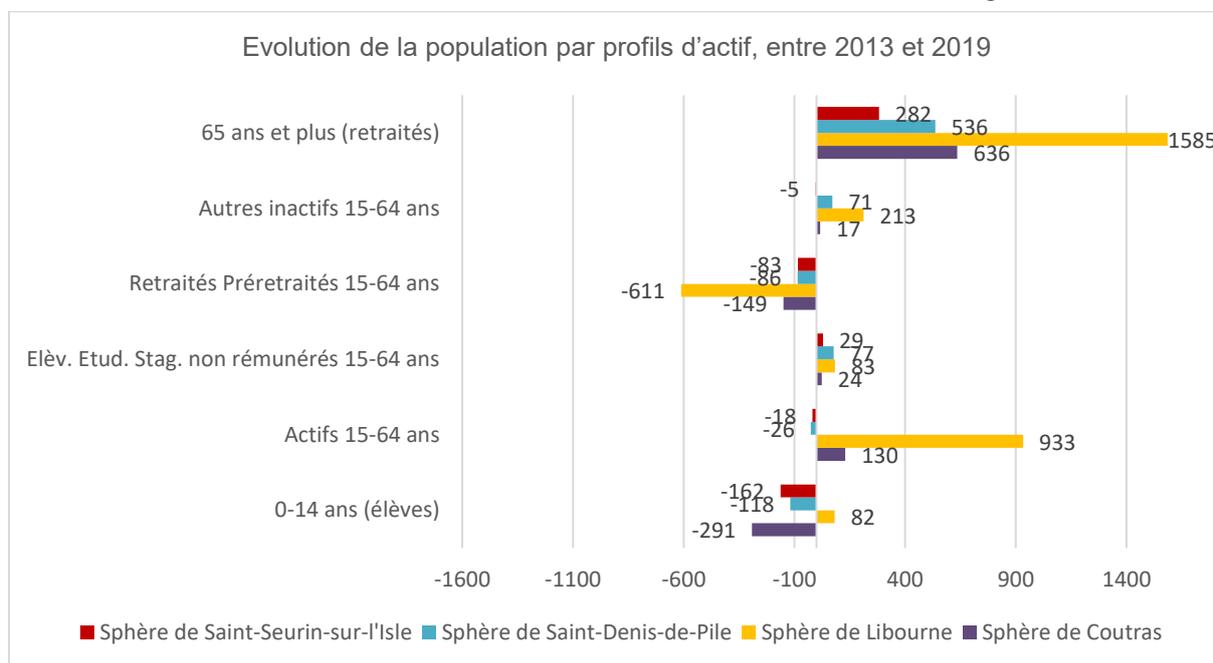


Source INSEE 2019- Réalisation Metropolis

Parallèlement, l'évolution (en nombre) des retraités de 65 ans et plus a été plus de deux fois plus importante sur la sphère de Libourne que sur les autres territoires. Le territoire a donc attiré à la fois des actifs et des retraités, en nombre par rapport au reste du territoire. C'est aussi le seul territoire qui a vu sa population des 0-14 ans augmenter. Les retraités et préretraités avant 65 ans, sont en chute sur la sphère de Libourne, et baissent aussi sur l'ensemble du territoire. Cet effet est certainement

davantage du à l'allongement de la durée de cotisation à la retraite plus qu'à un départ de ces personnes pour une autre territoire.

Pour les trois autres sphères, les tendances y sont similaires : une augmentation des 65 ans et plus, une diminution des élèves de moins de 14 ans et une stabilisation des autres catégories.



C. DES EFFECTIFS SCOLAIRES EN BAISS

Les données traitées dans cette partie sont du Ministère de l'éducation.

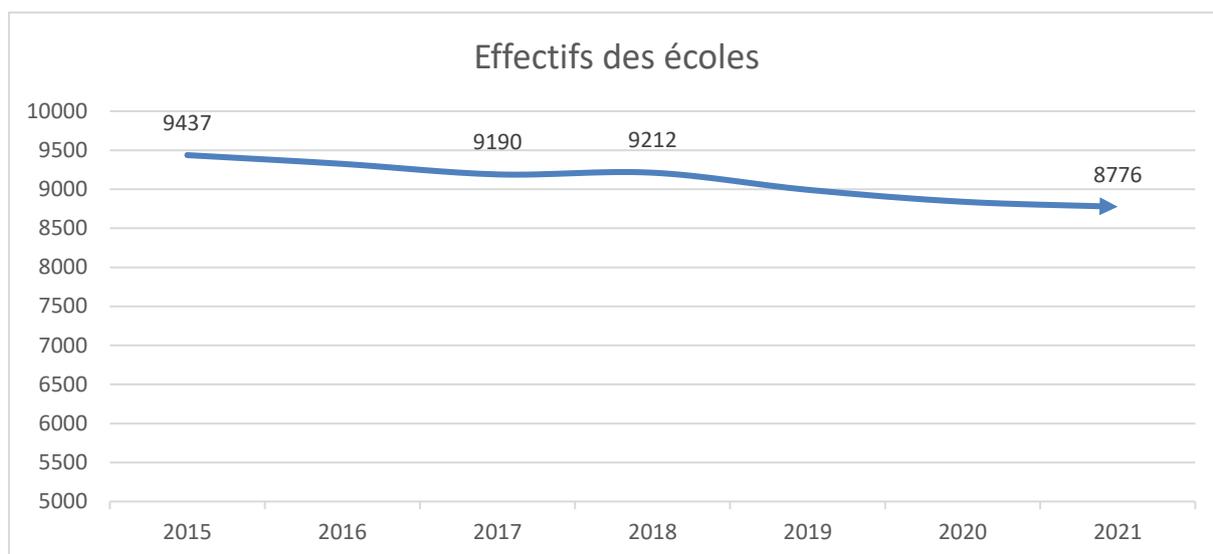
1. Ecoles

S'intéresser aux évolutions des catégories de population c'est pouvoir anticiper les besoins en équipements : crèches, écoles, RPA et EHPAD, équipements de loisirs...

Selon les données INSEE, les élèves de 0-14 ans sont en diminution à l'échelle intercommunale, excepté sur la sphère de Libourne.

Les effectifs scolaires confirment cette diminution, essentiellement pour les écoles du 1^{er} degré. La baisse enregistrée entre 2015 et 2021 est de 7% soit 661 élèves en moins en 6 ans. Il s'agit d'une baisse significative qui confirme le vieillissement de la population et la faible attractivité du territoire pour les jeunes ménages.

Quelques communes ont eu un gain d'élèves, mais ces communes sont rares. Ce sont principalement les communes sous influence de l'agglomération bordelaise, comme Saint-Quentin-de-Baron et Izon, même si on retrouve aussi dans ces communes Camps-sur-l'Isle et Saint-Ciers-d'Abzac qui sont plus éloignées, mais s'inscrivent dans une dynamique positive de leur évolution démographique.

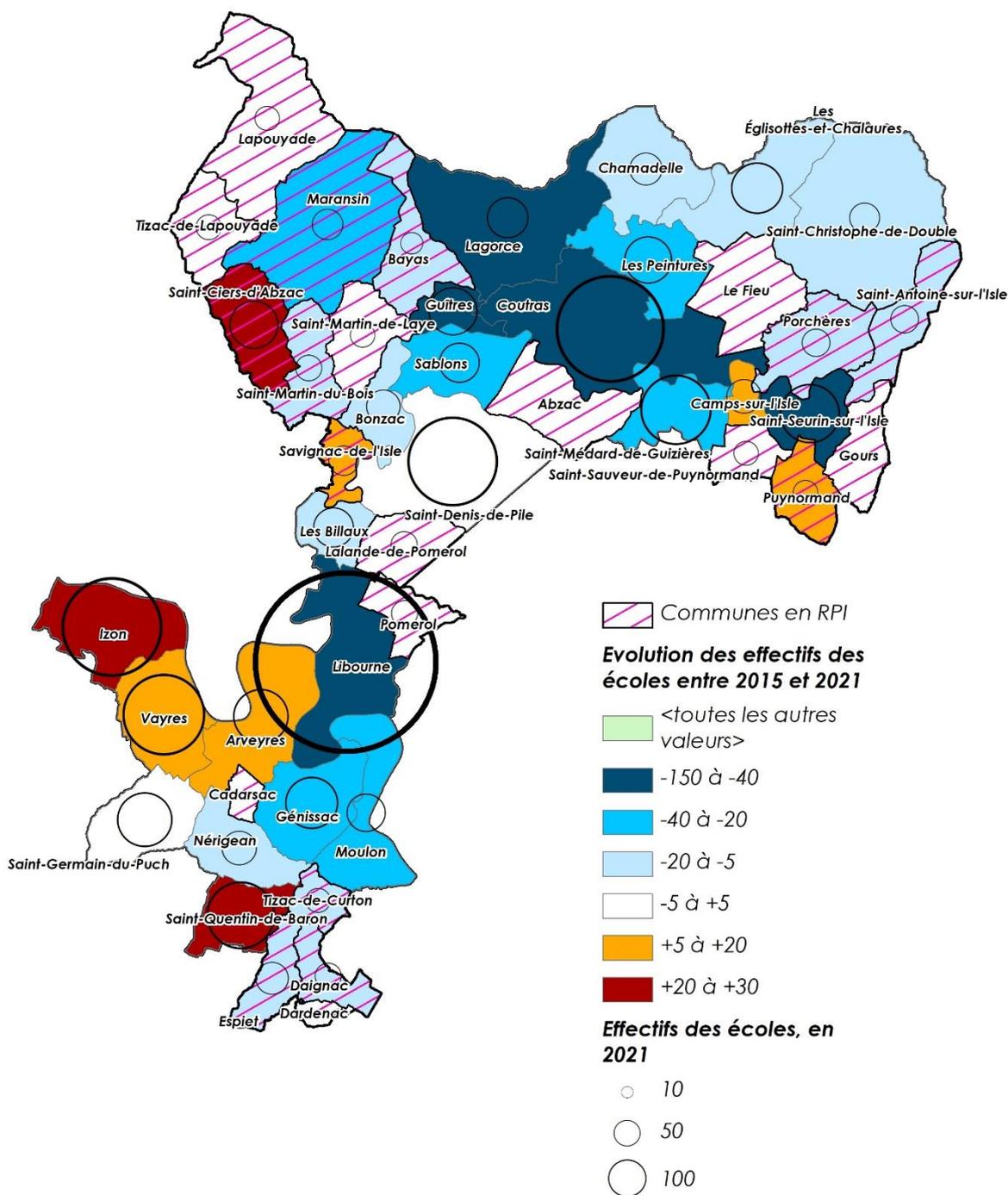


Effectifs des écoles

	Effectif en 2021	Evolution en nombre 2015-2021	Taux d'évolution en % 2015-2021		Effectif en 2021	Evolution en nombre 2015-2021	Taux d'évolution en % 2015-2021
ARVEYRES	211	9	+4%	NERIGEAN	86	-8	-9%
BAYAS	34	-12	-26%	POMEROL	48	0	0%
BONZAC	79	-20	-20%	PORCHERES	55	-15	-21%
CAMPS SUR L ISLE	85	13	+18%	PUYNORMAND	43	7	+19%
CHAMADELLE	77	-20	-21%	SABLONS	113	-28	-20%
COUTRAS	820	-112	-12%	SAINT-ANTOINE-SUR-L'ISLE	56	-6	-10%
DAIGNAC	48	-15	-24%	SAINT-CHRISTOPHE-DE-DOUBLE	63	-9	-13%
ESPIET	76	-16	-17%	SAINT-CIERS-D'ABZAC	165	20	+14%
GENISSAC	194	-21	-10%	SAINT-DENIS-DE-PILE	563	-1	0%
GUITRES	164	-42	-20%	SAINT-GERMAIN-DU-PUCH	211	-3	-1%
IZON	702	29	+4%	SAINT-MARTIN-DE-LAYE	43	-2	-4%
LAGORCE	120	-47	-28%	SAINT-MARTIN-DU-BOIS	51	-14	-22%
LALANDE DE POMEROL	50	-5	-9%	SAINT-MEDARD-DE-GUIZIERES	353	-39	-10%
LAPOUYADE	44	0	0%	SAINT-QUENTIN-DE-BARON	322	24	+8%
LES BILLAUX	113	-9	-7%	SAINT-SAUVEUR-DE-PUYNORMAND	44	3	+7%

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

LES EGLISOTTES-ET-CHALAURES	188	-20	-10%	SAINTEURIN-SUR-L'ISLE	249	-80	-24%
LES PEINTURES	158	-31	-16%	SAVIGNAC-DE-L'ISLE	65	9	+16%
LIBOURNE	2358	-152	-6%	TIZAC-DE-CURTON	44	-6	-12%
MARANSIN	68	-25	-27%	TIZAC-DE-LAPOUYADE	45	-2	-4%
MOULON	104	-21	-17%	VAYRES	464	6	+1%
Total CALI					8776	-661	-7%

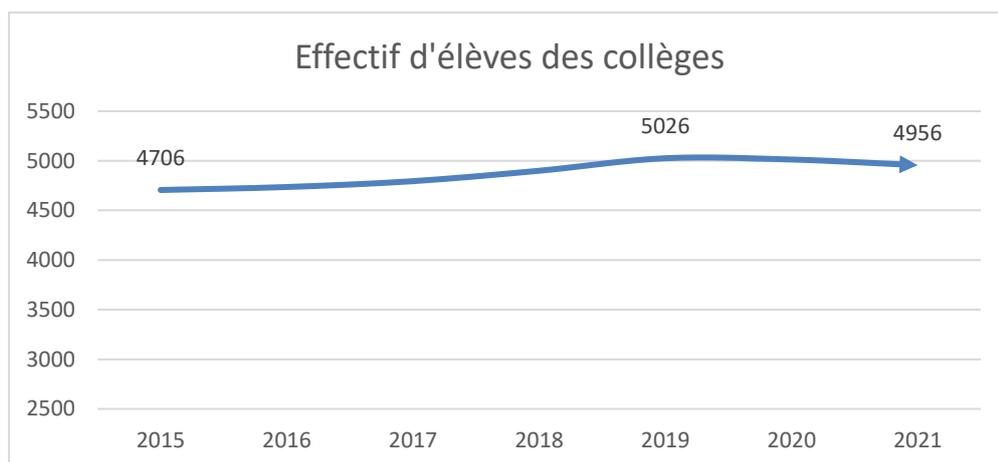


Source Ministère de l'Éducation Nationale- Réalisation Metropolis

2. Collèges

Pour les effectifs des collèges et lycées, les effectifs sont stables voire légèrement à la hausse. 5% de hausse pour les collèges entre 2015 et 2021 mais avec une légère diminution depuis 2019.

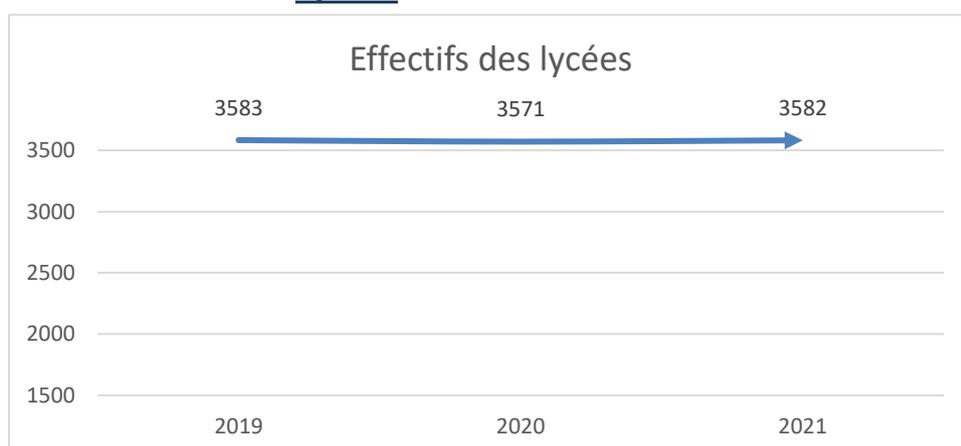
Toutefois, par effet mécanique et dans une projection au fil de l'eau, les effectifs des collèges puis des lycées devraient diminuer avec l'arrivée des élèves plus jeunes qui sont de moins en moins nombreux.



Effectif des collèges

	Effectif en 2021	Evolution en nombre en 2021	Taux d'évolution en % 2015-2021
ARVEYRES	708	110	18%
COUSTRAS	904	80	10%
GUITRES	466	6	1%
LIBOURNE	2535	59	2%
ST MEDARD DE GUIZIERES	343	-5	-1%
Total CALI	4956	250	5%

3. Lycées



	Effectif en 2021	Evolution en nombre en 2021	Taux d'évolution en % 2019-2021
LIBOURNE	3450	3	0%
SAINT-MEDARD-DE-GUIZIERES	132	-4	-3%

Total CALI 3582 -1 0%

6. D'IMPORTANTES DISPARITÉS DE NIVEAUX DE VIE

Source INSEE-DGFIP-CNAF-CNAC-CCMSA, fichier localisé social et fiscal

En 2020, le revenu médian des ménages est de 21 100€. Ce chiffre est en dessous du niveau du département et de la France métropolitaine, toutefois il s'agit d'échelles territoriales qui sont influencées par de grandes agglomérations. Si le revenu médian des ménages fiscaux est comparé à celui du département de la Dordogne, 20 830€, qui lui est plus rural, il est alors supérieur. On voit, ici encore, l'influence de la métropole bordelaise sur ce territoire rural proche. De la même manière, le taux de ménages imposables y est plus faible qu'en Gironde ou qu'en France, mais supérieur à celui de la Dordogne qui est de 42%.

Le taux de pauvreté est de 15,1%, ce taux est plus élevé encore sur la ville de Libourne. Ceci est la résultante directe du parc de logements qui est plus diversifié sur la ville centre, qui joue un rôle de mixité pour l'ensemble du territoire. En effet, à Libourne, le nombre de logements sociaux y est plus important, mais on trouve aussi plus de logements collectifs, de petites tailles..., permettant ainsi le parcours résidentiel de chacun. Le taux de pauvreté de Saint-Seurin-sur-l'Isle est également élevé, donnée qui peut être mise en corrélation avec la structure socio-professionnelle sur cette sphère. En effet, le nombre de retraités et d'employés et ouvriers y est proportionnellement plus représenté que sur le reste du territoire.

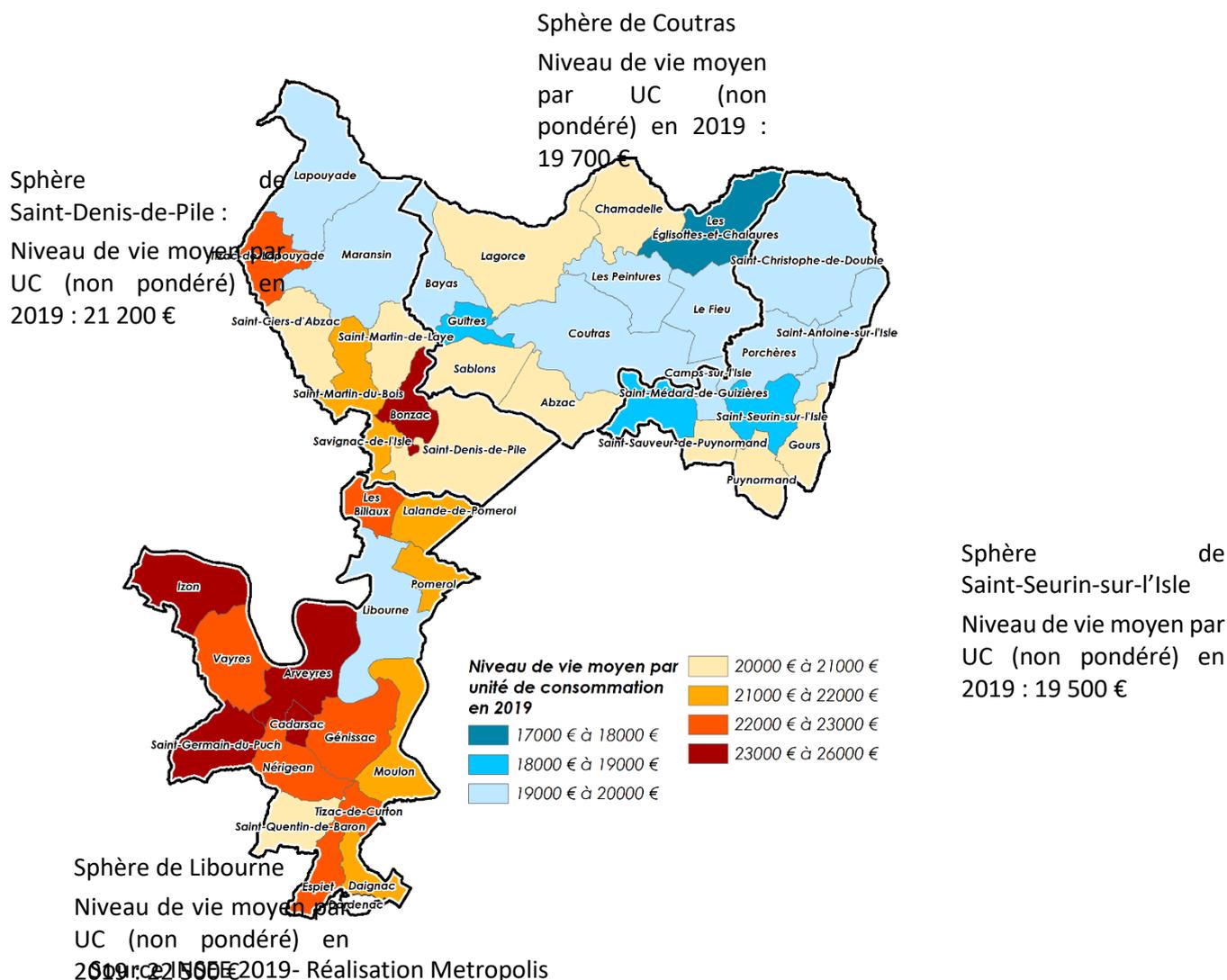
Il faut également noter que pour les ménages de la CALI, le revenu provenant des revenus d'activités est bien en deçà des niveaux de la Gironde et de la France métropolitaine. La part des prestations sociales est supérieure de 1.5 par rapport au Dpt et 1.3 par rapport à la France. La part des pensions, retraites est quant à elle supérieure de 2.3 par rapport au Département et 1.5 par rapport à la France. Le territoire concentre une part non négligeable de ménages fragiles.

	Revenu médian	Part des ménages fiscaux imposables	Taux de pauvreté	Revenus disponibles sur l'année 2020			
				Part des revenus d'activités	Part des pensions, retraites et autres rentes	Part des revenus du patrimoine et autres revenus	Part des prestations sociales
CALI	21100	44,2	15,1	69,3	29,9	7,5	7,2
Libourne	20220	43	20	65,8	31,4	8,5	9,3
Coutras	19840	38	17	60,4	36,3	6,8	9
Saint-Denis-de-Pile	21060	44	15	67,3	32	6	7,3
Saint-Seurin-sur-l'Isle	18600	33	19	52,2	41,9	5,5	10,5
Département	23180	53,2	12,4	74,5	27,6	9	5,7
France métropolitaine	22400	51,1	14,4	73,3	28,4	9,2	5,9

Au sein du territoire, les disparités de revenus peuvent être corrélées à la structure socio-professionnelle et à la part d'actifs dans la population résidente.

En effet, comme exprimé par la cartographie ci-après, la partie sud de la CALI, faisant partie de l'aire d'attractivité de la métropole bordelaise, concentre les ménages aux revenus médians les plus élevés. Comme le révèle la partie « habitat » du diagnostic, il est également visible sur la sphère de Libourne qu'il y a une corrélation avec la diversité du parc, les communes de Libourne et Saint-Quentin-de-Baron affichant un niveau de vie moyen bien inférieur aux communes voisines, qui elles, se sont développées presque uniquement sur un mode pavillonnaire.

A l'inverse, toute la partie nord de la CALI, où résident proportionnellement plus de retraités et d'ouvriers est composée de communes dont les habitants bénéficient d'un revenu médian moindre.



7. L' AUGMENTATION DU NIVEAU DE FORMATION

	Aucun diplôme		Niveau CAP, BEP		Diplôme de niveau Baccalauréat		Diplôme d'études supérieures	
	CALI	Gironde	CALI	Gironde	CALI	Gironde	CALI	Gironde
2008	39,8	32,8	28,6	25,4	14,8	16,4	16,9	25,4

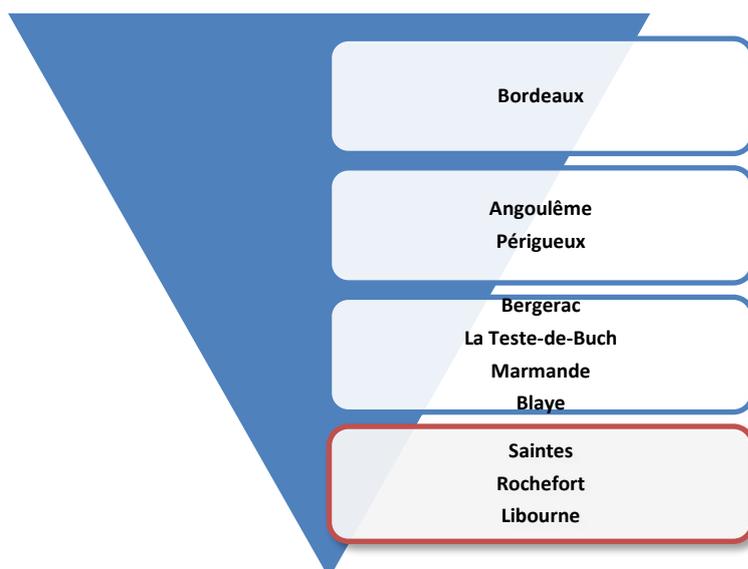
2019	29,8	23,2	30,7	24,9	16,9	17,6	22,7	34,2
------	------	------	------	------	------	------	------	------

Le niveau de formation de la population a eu tendance à augmenter en 10 ans au niveau de la CALI, suivant les tendances départementales et nationales. La part des personnes non diplômées diminue fortement, de 10 points, quand dans le même temps la part des personnes dotées d'un diplôme d'études supérieures augmente de près de 6 points. Le taux de population non scolarisée sans diplôme est passé de 39,8% en 2008 à 29,8% en 2019. A l'inverse, près de 40% de la population non scolarisée de la CALI a, a minima, le baccalauréat. C'est un taux moins élevé que le taux départemental, mais la CALI, avec une progression plus marquée, a tendance à rattraper le taux départemental.

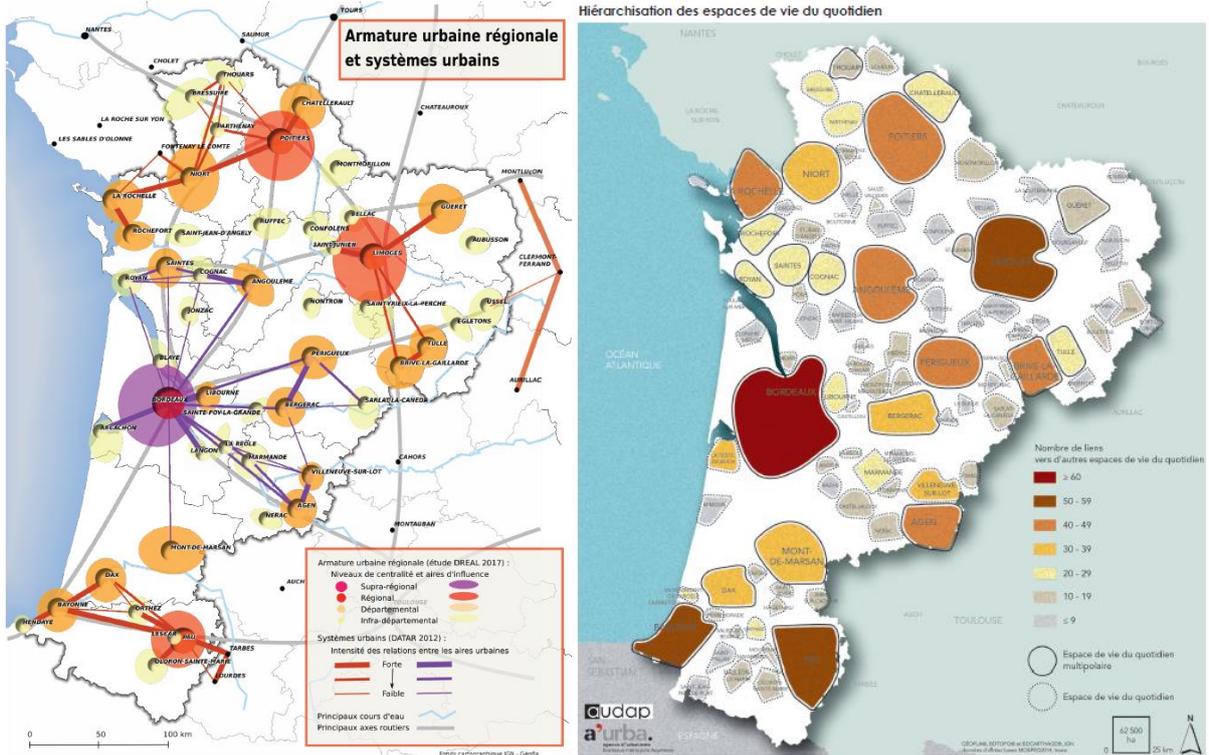
8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES 2020-2037

A. PERSPECTIVES JUSTIFIABLES DU NOMBRE D'HABITANTS

Les projections de la population et des ménages ont été faites en premier lieu par comparaison territoriale à l'échelle régionale. Il est ainsi recherché les agglomérations avec lesquelles Libourne peut être comparée et voir le développement qui s'y est produit.

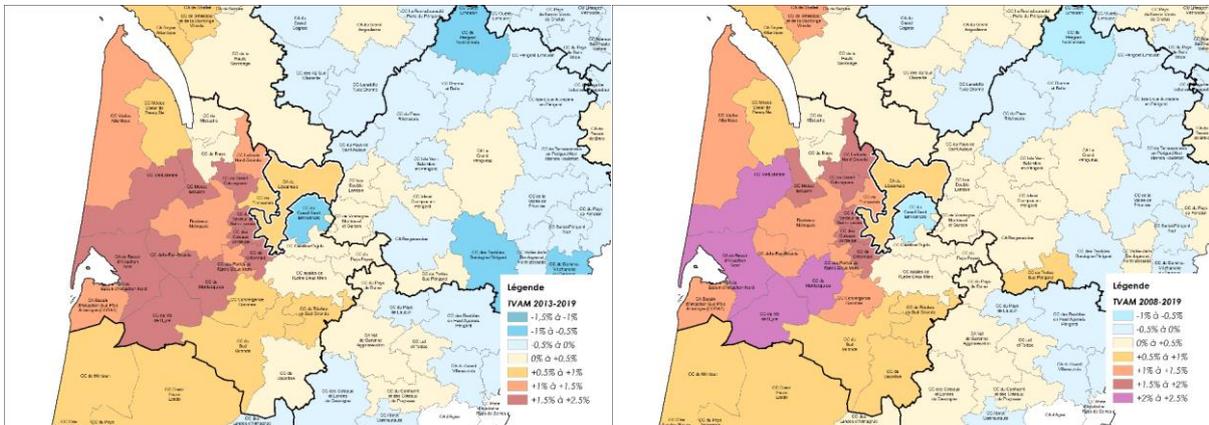


Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais



Source : fonctionnement territorial en Nouvelle Aquitaine

Puis par comparaison des taux de croissance annuels moyens sur les périodes 2008-2019 et 2013-2019. Ici la CALI est comparable à la Communauté de communes du Fronsadais, à la Communauté de Communes Médoc Cœur de Presqu'Île, Communauté de communes du Sud Gironde...



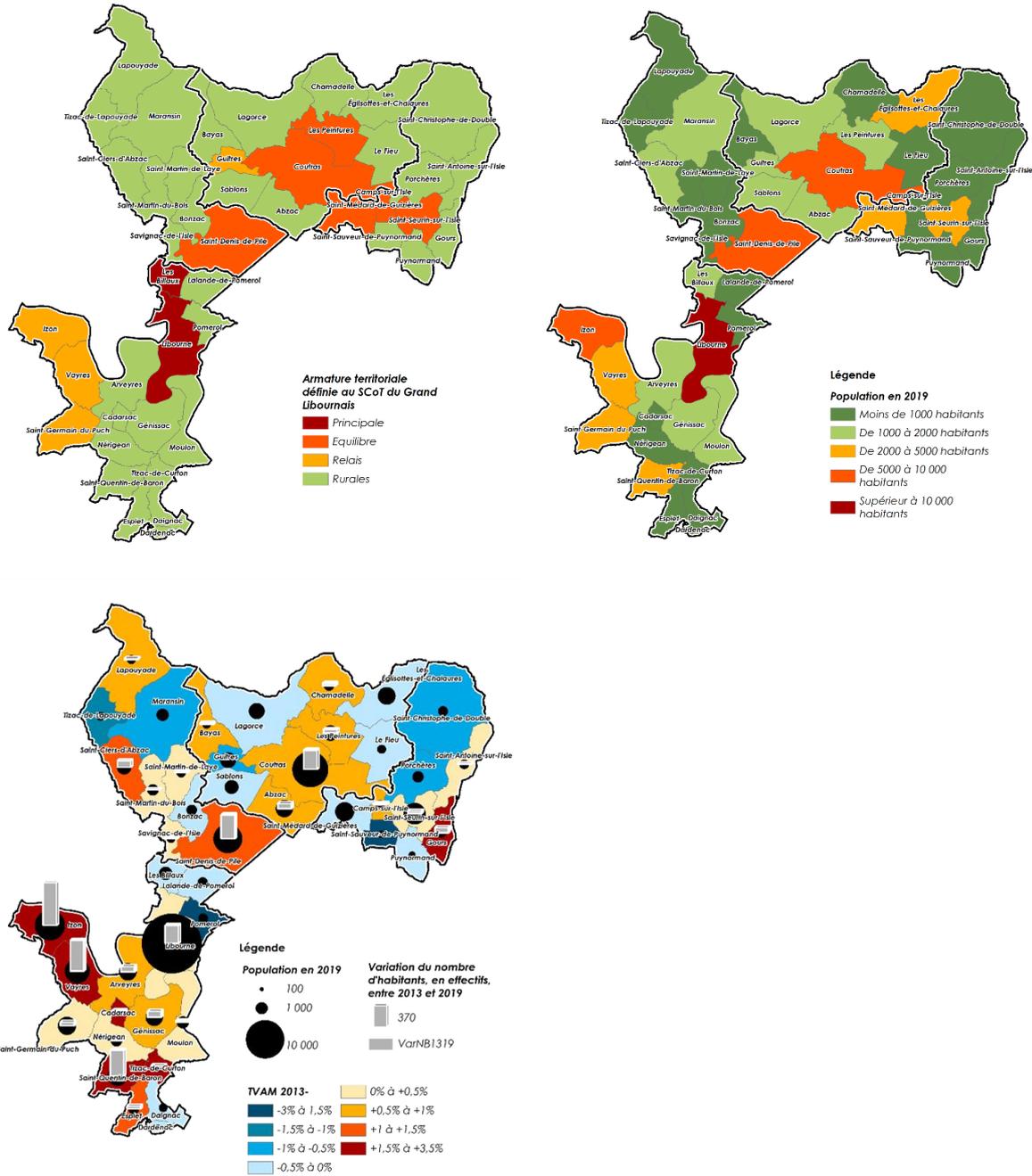
Enfin le SCOT du Grand Libournais a défini une armature territoriale qu'il est intéressant d'examiner aux vues des dynamiques observées afin de faire le parallèle.

Globalement, les communes repérées comme pôle principal, d'équilibre et relais sont les communes les plus peuplées, mais certaines n'ont pas connu l'expansion que programmait le SCOT, quand d'autres ont connu une très forte hausse démographique alors qu'elles n'étaient pas repérées comme structurantes.

Il conviendra alors d'essayer de rétablir les équilibres projetés par le SCOT.

Source : Fonctionnement territorial en Nouvelle-Aquitaine, SRADDET

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais



Source INSEE 2019- Réalisation Metropolis

B. PERSPECTIVES JUSTIFIABLES DE LA TAILLE DES MENAGES

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

TVAM (%)	2008-2019		TVAM (%)	2013-2019
CC des Grands Lacs	1,91		Bordeaux Métropole	1,38
Moyenne Gironde hors Bordeaux Métropole	1,28		CC des Grands Lacs	1,29
Moyenne Gironde	1,24		Moyenne Gironde	1,29
CC du Fronsadais	1,22		CA Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)	1,19
Bordeaux Métropole	1,20		Moyenne Gironde hors Bordeaux Métropole	1,19
CC Convergence Garonne	1,17		CC du Fronsadais	0,80
CA Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)	1,01	Objectif SCOT PLH	CC du Sud Gironde	0,71
CC du Sud Gironde	0,97		CC Médoc Cœur de Presqu'île	0,62
CA DU LIBOURNAIS	0,73		CA DU LIBOURNAIS	0,58
CC Médoc Cœur de Presqu'île	0,67		CC Convergence Garonne	0,55
CA Le Grand Périgueux	0,40		CA de Saintes	0,18
CA Val de Garonne Agglomération	0,33		CA du Grand Angoulême	0,17
CA de Saintes	0,28		CA Le Grand Périgueux	0,12
CC de Blaye	0,23		CA Val de Garonne Agglomération	0,12
CA Bergeracoise	0,19		CC de Blaye	0,08
CA du Grand Angoulême	0,16		CA Rochefort Océan	-0,01

Le Scot du Grand Libournais avait défini une croissance démographique de +1% en moyenne par an, à l'échelle du SCOT, dont le périmètre intègre d'autres intercommunalités. Toutefois, la CALI ne connaît pas de telles dynamiques.

C. ETUDE DE TROIS SCENARI

3 hypothèses sont à ce stade proposées à l'intercommunalité, en tant que premières bases de réflexion :

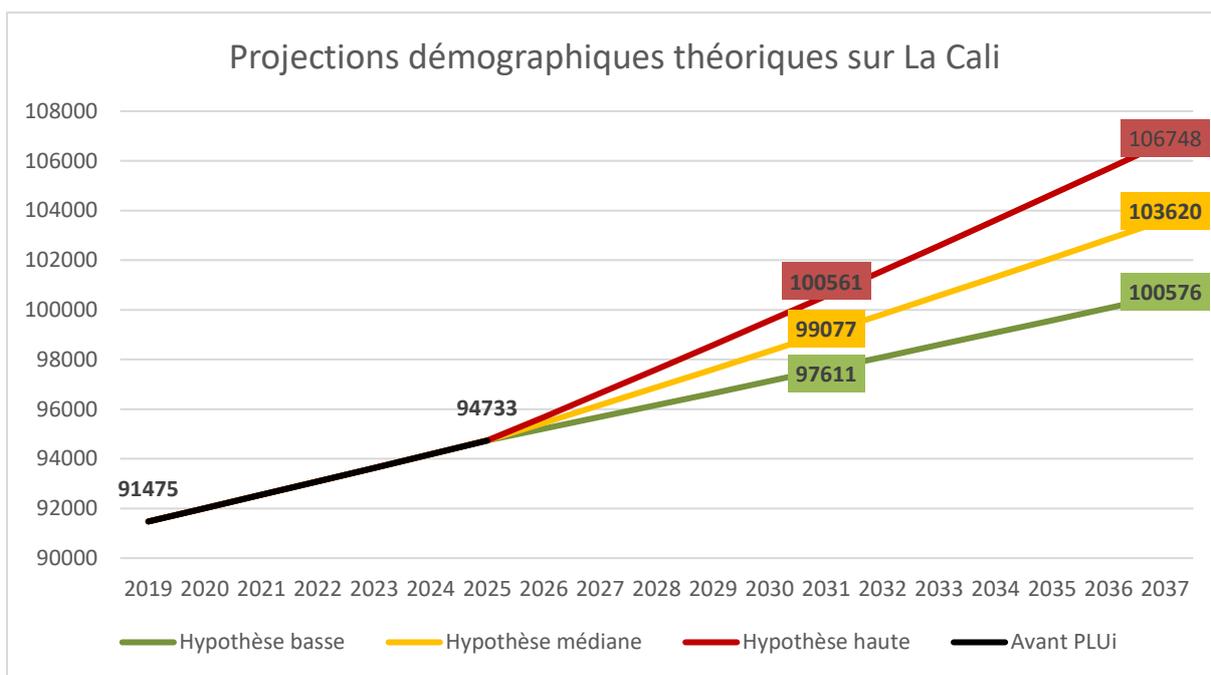
- Une hypothèse basse, à 0,5%, proche du niveau depuis 2013, mais sans tenir compte du potentiel regain d'attractivité des agglomérations de taille moyenne depuis 2020,
- Une hypothèse médiane, à 0,75%, correspondant au niveau observé sur la CALI sur la période longue 2008-2019,
- Une hypothèse haute à 1%, telle que projetée par le SCOT.

SCOT

	Hypothèse « Basse »	Hypothèse « Médiane »	Hypothèse « Haute »
TVAM (%)	0,50 %	0,75 %	1%

Suivant ces trois tendances, le graphique ci-dessous projette l'évolution démographique future à l'horizon du PLUi-HD, soit pour 12 ans.

La population de la CALI pourrait ainsi atteindre en 2037 100 576 à 106 748 habitants, soit un gain de 5 843 à 12 015 habitants.



Application TVAM 2013-2018 jusqu'à approbation du PLUi en 2025, à partir des données INSEE 2019

2025 – 2031 : 6 ans = programmation PLH

2025 – 2037 : 12 ans = programmation PLUi

	SCOT		
	Hypothèse « Basse »	Hypothèse « Médiane »	Hypothèse « Haute »
TVAM (%)	0,50 %	0,75 %	1%
2019		91475	
2025 (approbation PLUi-HD)		94733	
2031 (PLH)	97611	99077	100 561
2037	100 576	103 620	106 748
2025-2031	+2878	+4344	+5828
2025-2037	+5843	+8887	+12015

9. SYNTHÈSE

Évolution de la population

- ✓ 91 475 habitants en 2019
- ✓ **+3146 habitants** entre 2013 et 2019, soit 524 par an
- ✓ **+7054 habitants** entre 2008 et 2019, soit 641 par an
- ✓ Une dynamique qui reste élevée malgré un net ralentissement par rapport aux périodes de recensement précédentes

Un vieillissement de la population

- ✓ Entre 2008 et 2019, 74% des nouveaux résidents étaient âgés de plus de 60 ans
- ✓ Le territoire est marqué par le **départ des 15-44 ans**
- ✓ En relation directe avec l'évolution de la structure par âge, la CALI a connu une **forte augmentation des retraités âgés de 65 ans et plus**
- ✓ La hausse du nombre d'actifs est notable, même si elle est notamment impactée par l'allongement de la durée de cotisation retraite

Une baisse de la taille des ménages

- ✓ 2,20 habitants par ménage en moyenne en 2019
- ✓ Une accélération de la baisse de la taille des ménages depuis 2013 conséquence :
 - D'une forte attractivité pour les **ménages composés d'une seule personne** : +1900 ménages (+15%)
 - De **l'évolution de la composition des familles** : +357 ménages de couples sans enfant (+3%), +557 ménages monoparentaux (+15%) contre -86 couples sans enfants (-1%)

Perspectives démographiques :

- ✓ Une population qui pourrait atteindre **100 576 à 106 748 habitants en 2037**
- ✓ Un gain de 5 843 à 12 015 habitants

B. LES ACTIVITES ECONOMIQUES

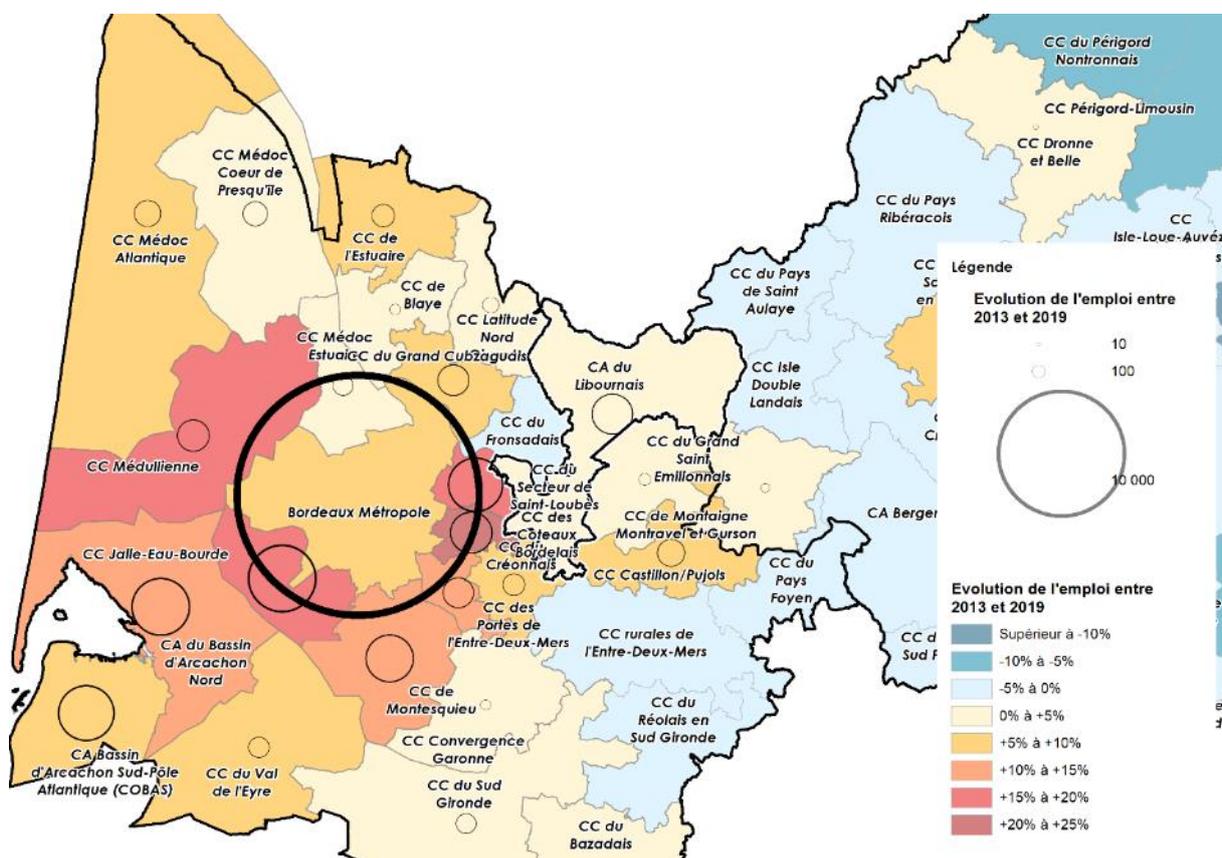
1. LA CALI : UN MOTEUR ÉCONOMIQUE GIRONDIN À L'INTERFACE ENTRE MÉTROPOLISATION ET RURALITÉ

A. LA CALI : 2^E PÔLE D'EMPLOI DU DÉPARTEMENT

En 2019, la Cali comptait 33 172 emplois.

La Cali constitue le 2^e pôle d'emploi départemental derrière Bordeaux Métropole (430 000 emplois) et devant la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS – 24500 emplois).

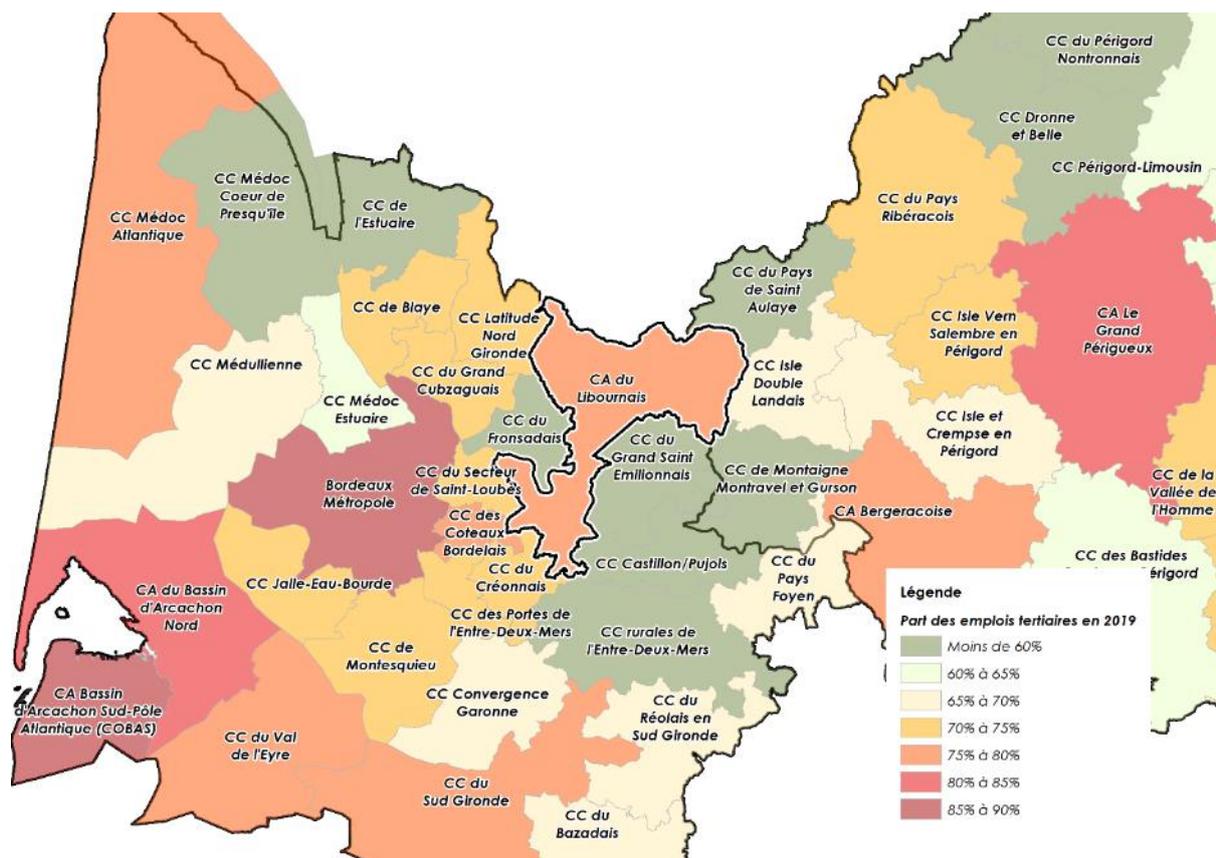
Entre 2013 et 2019, la Cali a connu une attractivité économique avec la création de 1020 emplois supplémentaires (nets). Cette dynamique positive reste néanmoins inférieure à celle connue sur le bassin d'Arcachon ainsi que sur Bordeaux Métropole et les collectivités limitrophes (CC Jalle-Eau-Bourde, CC de Montesquieu, CC des Coteaux Bordelais par exemples).



Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

En 2019, 76% des emplois sur la Cali appartiennent aux secteurs des commerces, services, transports et administrations, contre 75% en 2013 (et 2008). **Cette proportion situe la CALI à l'interface entre la métropole bordelaise présentant une économie très tertiaisée (85% des emplois) et les territoires plus ruraux, présentant une tertiarisation encore assez faible (42% d'emplois tertiaires dans la CC du Grand Saint-Emilionnais par exemple).**

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais



Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

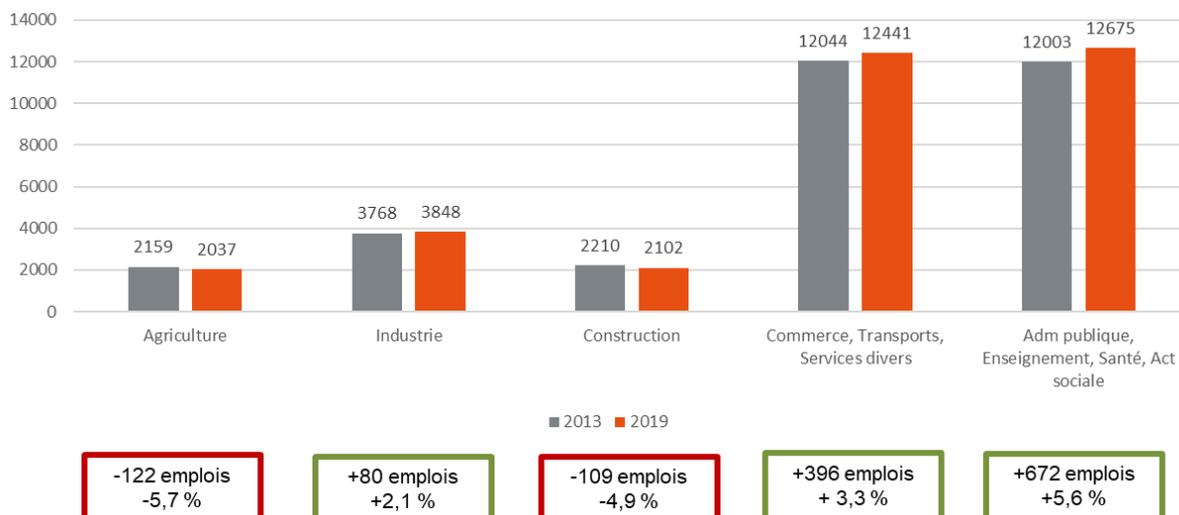
Depuis 2013, la quasi-totalité des créations nettes d'emplois sur la Cali l'ont été dans le secteur des commerces, services et transports (+396 emplois) et des administrations (+672 emplois), en lien avec la croissance démographique.

Le secteur de la construction a connu une perte de 109 emplois (-5%) sur cette période, dans un contexte de forte hétérogénéité des dynamiques du secteur à l'échelle départementale.

Le secteur de l'agriculture a également connu une baisse de 122 emplois (-6%) sur la Cali entre 2013 et 2019. Une diminution qui s'inscrit dans une crise agricole à l'échelle nationale, qui reste comparativement mesurée sur la Cali, par rapport à d'autres territoires girondins. Le secteur viticole, notamment des appellations de Pomerol et Lalande-de-Pomerol permet en effet de limiter les effets de cette crise agricole et viticole, qui touche plus durement les activités de polyculture / poly-élevage et les secteurs viticoles de l'Entre-deux-Mers et du Blayais notamment. Le diagnostic agricole est présenté plus en détail dans une partie suivante.

Enfin, le secteur industriel a globalement maintenu son niveau d'emploi à l'échelle de la Cali depuis 2013, avec +80 emplois en 5 ans (+2%). **La dynamique industrielle est très contrastée à l'échelle départementale, suivant globalement une dynamique Nord/Sud depuis l'A10 et bénéficiant aux intercommunalités limitrophes à la rocade bordelaise (CC de l'Estuaire, CC de Montesquieu, CC Jalle-Eau-Bourde, CC Convergence Garonne, CC Latitude Nord Gironde).** On assiste ainsi à une redéfinition des espaces économiques industriels majeurs à l'échelle girondin, avec une perte de vitesse de certains territoires industriels (Bassin d'Arcachon, Sud Gironde) et l'affirmation, rapide, de nouveaux territoires dynamiques, disposant notamment de capacités foncières et d'accessibilité attractives.

Evolution du nombre d'emplois par secteurs d'activités sur la CALI



Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

B. UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR L'ACCUEIL DE NOUVEAUX PROFILS D'ACTIFS RÉSIDENTS

En 2019, la Cali comptait 55 660 habitants âgés de 15 à 64 ans, en âge de travailler, soit 58% de la population totale. Parmi eux, 42 045 habitants sont actifs : 35 893 occupent un emploi et 6152 sont chômeurs.

Le taux de chômage, en 2019, au sens de l'INSEE atteindrait ainsi 14,6%. Il est néanmoins plus usuel d'analyser le taux de chômage au sens de Pôle Emploi. Ainsi, au 1^{er} trimestre 2022, le taux de chômage dans la zone d'emploi de Libourne atteignait 7,2% (6,5% dans la zone d'emploi de Bordeaux), il était de 9% au 1^{er} trimestre 2019.

La Cali présente ainsi des indicateurs de niveau d'activité et d'employabilité qui se situent dans les moyennes départementales, voire nationales, dans un contexte plus global de diminution du taux de chômage et de pression sur l'emploi et les recrutements.

Depuis 2008, et à fortiori depuis 2013, **la Cali attire de moins en moins d'actifs venant résider sur le territoire**. Entre 2008 et 2013, 38% des nouveaux habitants étaient actifs ; entre 2013 et 2019, 32% des nouveaux habitants sont actifs, soit une diminution de 6 points de pourcentage, ce qui traduit aussi l'attractivité de la Cali pour des populations plus âgées, retraitées.

La Cali se distingue ainsi par l'accueil de nouveaux actifs au profil relativement différencié par rapport à certains territoires voisins. 2 constats sont particulièrement remarquables :

- **L'attractivité des actifs âgés de 55 à 64 ans** : cette tranche d'âge représentait 10% des actifs en 2008 contre 16% en 2019 sur la Cali. Surtout, depuis 2013, la quasi-totalité des nouveaux habitants actifs (en augmentation nette) est constitué d'actifs âgés de 55 à 64 ans. Cette statistique rapproche davantage la Cali des territoires plutôt excentrés de la métropole bordelaise (Blaye, Médoc, Fronsadais, Sud Gironde) alors que les collectivités plus proches de la métropole sont attractives pour les actifs moins âgés (les 55-64 ans représentent environ moins de 30% des nouveaux actifs sur Bordeaux Métropole mais également sur la CC du Créonnais, la CC du Grand Cubzaguais, la CC des Rives de la Laurence, ...).

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

	Nombre d'actifs résidents en 2019 (Top 5 en Gironde)	Evolution 2013-2019 des actifs âgés de 15 à 64 ans (en effectifs)	Dont évolution des actifs âgés de 15 à 24 ans (en effectifs)	Dont évolution des actifs âgés de 25 à 54 ans (en effectifs)	Dont évolution des actifs âgés de 55 à 64 ans (en effectifs)	Part des actifs âgés de 55 à 64 ans dans l'évolution totale
Bordeaux Métropole	401 215	35219	2733	24541	7945	23%
CA du Libournais	42045	1019	30	-76	1065	105%*
CA du Bassin d'Arcachon Nord	31171	3350	67	1991	1292	39%
CA Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)	28555	2080	122	791	1166	56%
CC de Montesquieu	22562	2326	-128	1589	865	37%

- *(1065/1019)

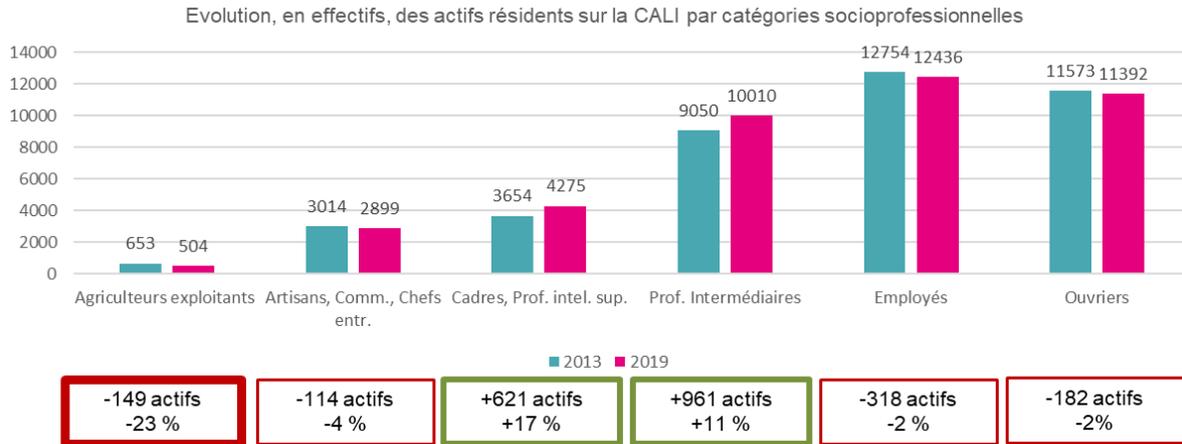
Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

- **L'attractivité des cadres et professions intermédiaires, liée à la tertiarisation des emplois :** entre 2013 et 2019, l'ensemble des nouveaux actifs venus résider sur la Cali (en augmentation nette) étaient des cadres ou des professions intermédiaires. Néanmoins, la Cali reste un territoire à l'interface entre métropolisation et ruralité : la part des cadres résidant atteint seulement 10% des actifs sur la CALI en 2019, un pourcentage identique à des collectivités comme la CC Médoc Atlantique, la CC de Blaye ou celle du Sud Gironde. En revanche, l'attractivité de la Cali pour ces catégories socio-professionnelles est comparable à des territoires comme ceux du bassin d'Arcachon, de la CC de Montesquieu ou de la CC des Coteaux Bordelais.
- En parallèle, la part des ouvriers reste importante avec 27% des actifs résidant, mais dans une dynamique de diminution notable du nombre d'actifs relevant de cette catégorie socio-professionnelle, à la fois liée au déclin du secteur agricole (concernant quasiment toute la Gironde) et aux dynamiques industrielles (reportées sur certains territoires autour de l'A10 et de la rocade bordelaise).
-

	Nombre d'actifs résidents en 2019 (Top 5 en Gironde)	Part des cadres en 2019	Part des ouvriers en 2019
Bordeaux Métropole	401 215	23%	15%
CA du Libournais	42045	10%	27%
CA du Bassin d'Arcachon Nord	31171	13%	17%

CA Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)	28555	15%	16%
CC de Montesquieu	22562	20%	16%

Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis



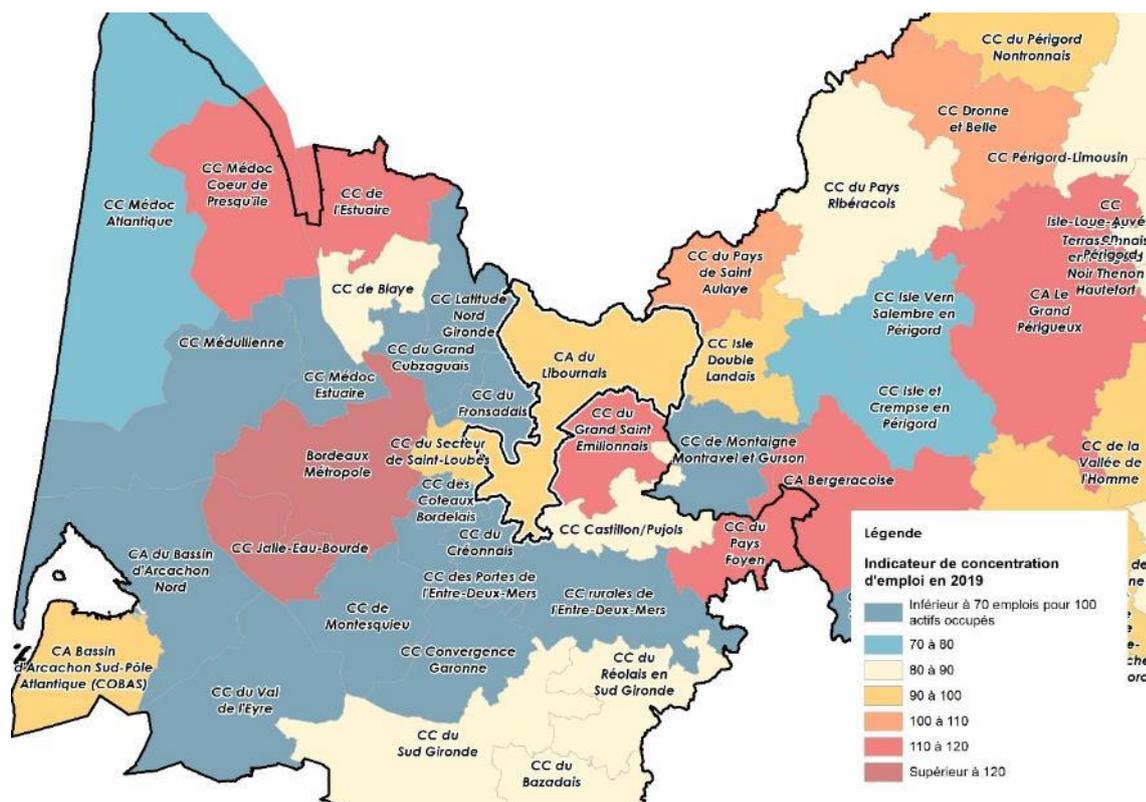
Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

C. UN TERRITOIRE QUI MAINTIEN SA CAPACITÉ D'EMPLOI POUR LA POPULATION RÉSIDENTE

Comme vu précédemment, la Cali dispose de 33 172 emplois pour 35 893 actifs occupant un emploi, résidant sur le territoire. On compte ainsi, en 2019, 92 emplois pour 100 actifs résidents.

A l'échelle des pôles d'emplois départementaux, la Cali présente toutefois l'un des plus faibles indices de concentration d'emploi. Dans les autres pôles économiques départementaux (Bordeaux Métropole, COBAS, CC Jalle-Eau-Bourde, CC de Montesquieu, ...), le nombre d'emploi est supérieur au nombre d'actifs occupés résidents.

Entre 2013 et 2019, la Cali a toutefois connu une hausse du nombre d'emplois légèrement supérieure à l'augmentation du nombre d'actifs occupés : +170 emplois contre +154 actifs occupés par an sur cette période.



Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

2. DES DYNAMIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES CONTRASTÉES SUR LE TERRITOIRE

A. UNE DYNAMIQUE D'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE PORTÉE AU SUD DU TERRITOIRE

Avec 17 438 emplois en 2019, la ville de Libourne constitue le pôle économique majeur de la Cali, et plus largement de l'Est Gironde. Ce pôle économique s'affirme de plus en plus, avec la création de 333 emplois (nets) depuis 2013.

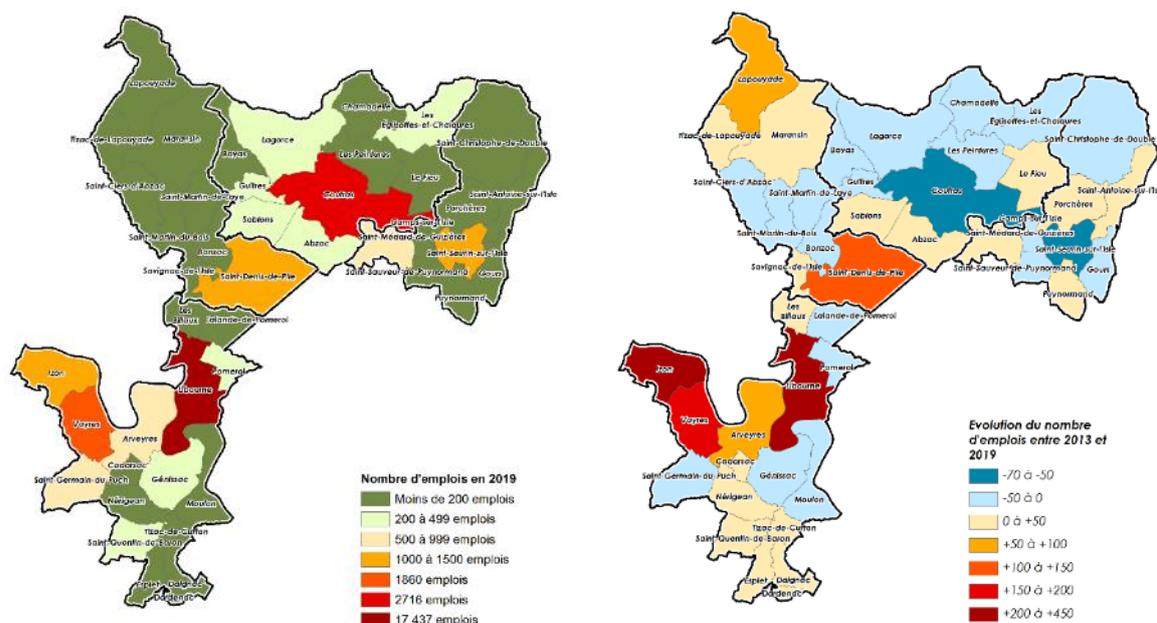
C'est malgré tout sur Izon que le développement de l'emploi a été le plus important à l'échelle de la Cali entre 2013 et 2019 avec 412 emplois créés.

La dynamique de création d'emploi a été largement concentrée sur les communes situées autour de la N89 entre la métropole bordelaise et Libourne (Izon, Vayres, Arveyres), jusqu'à Saint-Denis-de-Pile. Cette dernière commune a également affirmé son rôle moteur économique pour son bassin de vie et d'emploi de proximité, qui s'étend sur la partie Nord du territoire.

En revanche, les pôles économiques de Coutras et de Saint-Seurin-sur-l'Isle ont connu des pertes d'emplois assez notables.

Notons que l'attractivité de Lapouyade s'explique quasi-exclusivement par le développement du site d'installation de stockage de déchets non dangereux et des activités circulaires qui se sont implantées en complémentarité.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais



Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

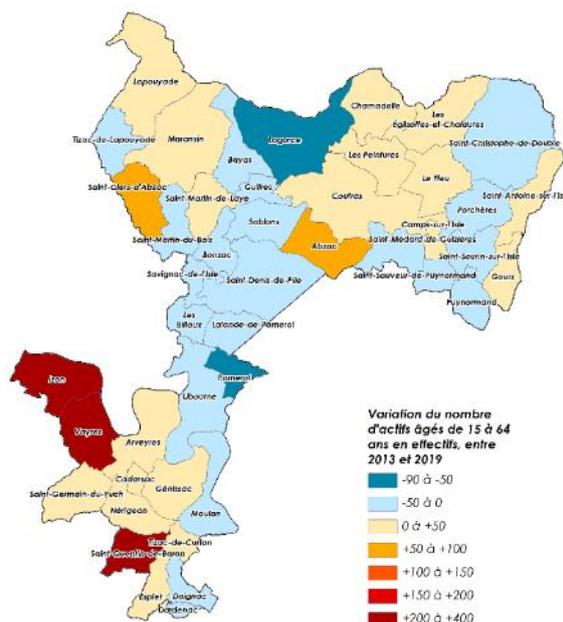
On constate ainsi que la dynamique économique (de créations d'emplois) sur la Cali est très fortement portée sur la partie Sud du territoire, le long de la N89.

L'accueil des nouveaux actifs illustre de même la forte attractivité du Sud Libournais, sur les communes où l'emploi s'est fortement développé (Izon, Vayres), mais aussi sur des communes plus résidentielles (Saint-Quentin-de-Baron, Saint-Germain-du-Puch, Génissac, ...), renforçant ici leur dépendance économique.

La dissociation entre lieu de résidence et lieu d'emploi est croissante sur une large partie Nord du territoire, où les communes ont connu une certaine attractivité résidentielle (qui est restée limitée) et des pertes d'emplois.

La dépendance croissante de cette partie Nord du territoire aux pôles d'emplois de Libourne et de Saint-Denis-de-Pile s'accroît.

Ces 2 pôles économiques ont d'ailleurs connu une relative stagnation de leur population active résidente alors que le nombre d'emplois y a notablement augmenté depuis 2013.



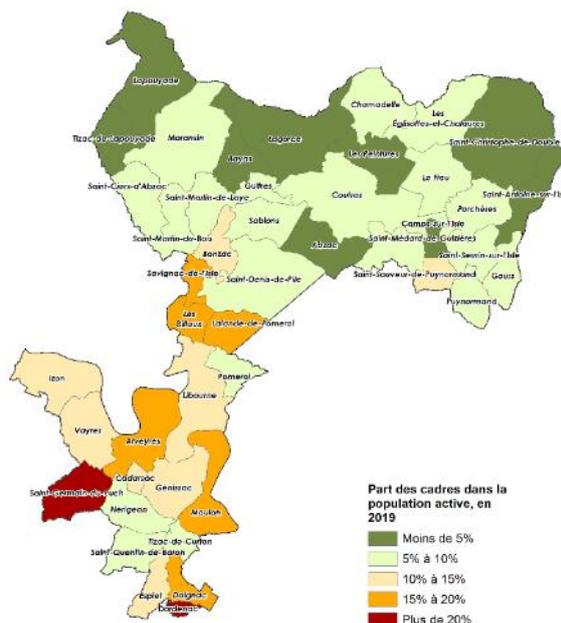
Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

B. DES PROFILS D'ACTIFS DIFFÉRENCIÉS ENTRE NORD ET SUD

Sur la Cali, les profils par catégories socio-professionnelles de la population active résidente sont assez différenciés entre la partie Nord et la partie Sud du territoire.

Les communes situées proches de la métropole bordelaise présentent ainsi une proportion de cadres dans leur population nettement supérieure à celles des communes plus au Nord, où, parallèlement, la proportion d'ouvriers est plus importante.

La proportion de cadres à l'échelle intercommunale reste ainsi comparativement faible par rapport à d'autres pôles économiques, car **seule une partie Sud du territoire connaît pleinement les effets de la métropolisation et de la tertiarisation portée par l'agglomération bordelaise.**



Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

Depuis 2013, comme vu précédemment, la partie Sud de la Cali attire majoritairement les nouveaux actifs, accueillant des profils diversifiés d'actifs : des cadres et professions intermédiaires (lié aux fonctions métropolitaines notamment) mais aussi des ouvriers (lié à la croissance de l'emploi industriel comme nous le verrons ci-après), artisans et commerçants (lié à la croissance de l'économie présente).

Dans la partie Nord du territoire, la baisse du nombre d'actifs dans la population est essentiellement due aux départs importants d'ouvriers (agriculteurs ou industriels) et d'employés, même si l'attractivité pour les cadres et professions intermédiaires reste notable (bien que plus faible que sur la partie Sud).

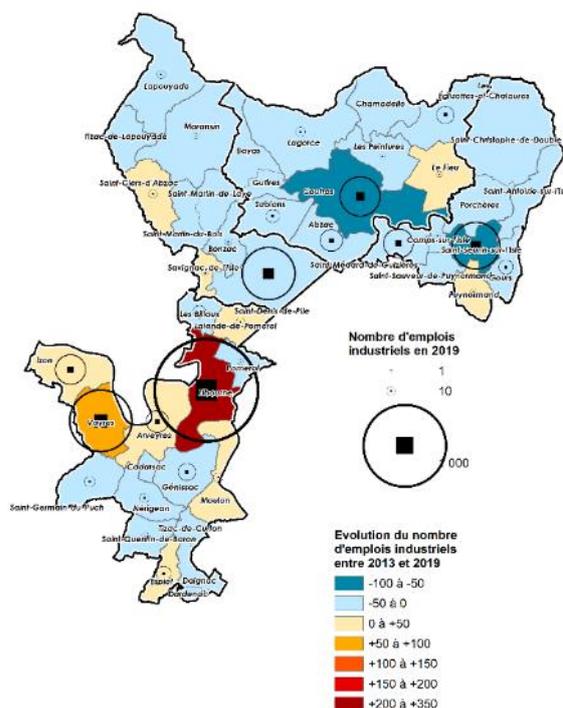
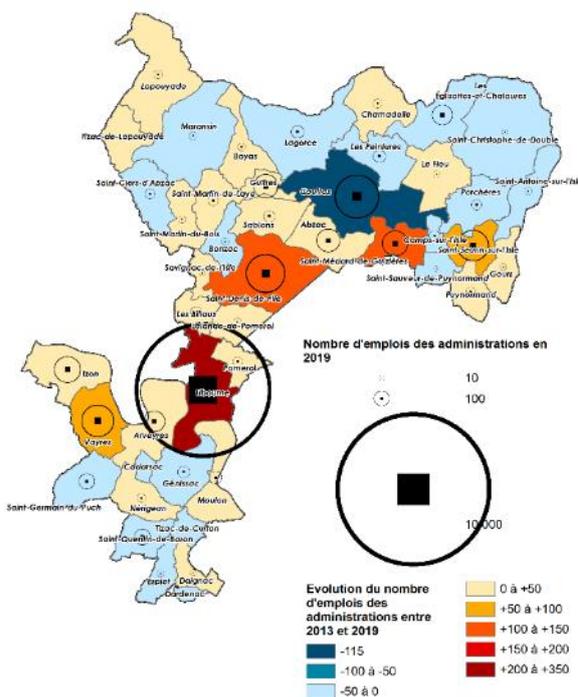
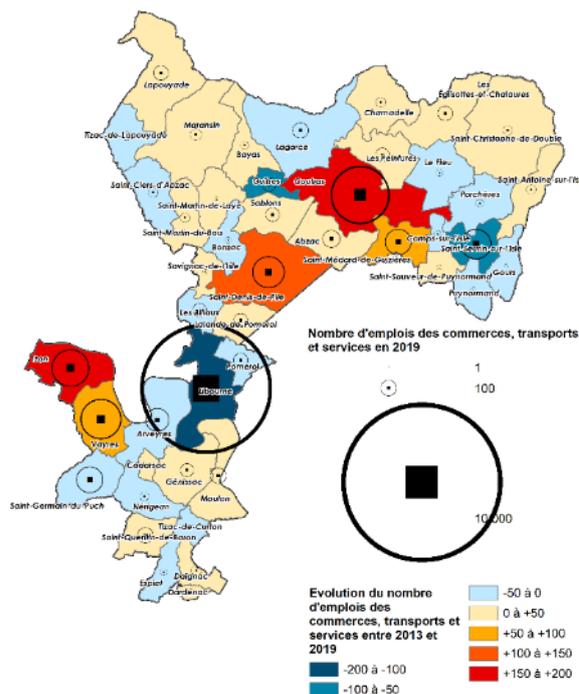
C. L’AFFIRMATION DE PÔLES ÉCONOMIQUES SPÉCIFIQUES

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Comme exposé précédemment, Libourne constitue le pôle économique majeur pour l'ensemble des secteurs d'activités : commerces, services, administrations et industries.

Depuis 2013, la commune a connu une augmentation importante de l'emploi industriel, quasi-exclusivement porté sur l'axe de la N89 entre la métropole bordelaise et Libourne (et notamment sur les Zones d'Activités Économiques d'Izon/Vayres).

La commune de Libourne a également connu une forte augmentation des emplois dans le secteur de l'administration, de l'enseignement, de l'action sociale. Le développement du centre hospitalier, et plus globalement les politiques de regroupement des services publics et d'administrations expliquent ces évolutions d'emplois, comme cela a pu être le cas, positivement sur les centralités de Saint-Denis-de-Pile et Saint-Seurin-sur-l'Isle, négativement sur Coutras.



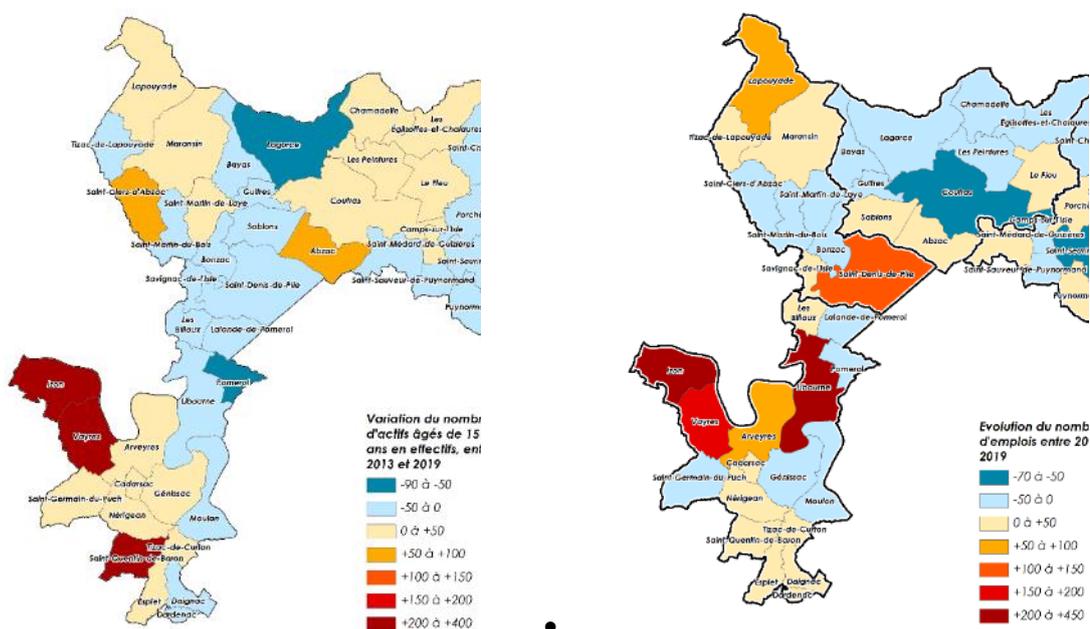
Notons par ailleurs que la création d'emploi, dans un contexte de tertiarisation de l'économie, suit globalement la dynamique démographique.

Sur la partie Sud du territoire, l'emploi des administrations, commerces et services s'est néanmoins concentrée sur certains pôles : Libourne, Saint-Denis-de-Pile, Izon, Vayres. La proximité des grands pôles (Libourne et la métropole bordelaise), et les habitudes de consommation des habitants notamment dans les communes rurales (lié aux déplacements domicile – travail), limite le développement d'une offre de proximité dans les bourgs (et en conséquence la création d'emplois) –

un constat accentué par les formes d'urbanisation et d'aménagements sur un certain nombre de ces communes rurales qui n'ont pas favorisé la constitution de centralités de services. C'est également globalement le cas sur l'ensemble des communes plus rurales de la Cali, mais la dynamique démographique reste bien plus mesurée sur les autres parties du territoire.

L'évolution de l'emploi dans le secteur des commerces à Coutras s'expliquent aussi par un développement important de petites et moyennes surfaces commerciales périphériques, implantées au gré d'opportunités foncières et disposant d'un bassin de consommation supérieure à la seule population résidente communale.

-
- En synthèse, si le nombre d'actifs a augmenté de façon similaire au nombre d'emplois à l'échelle de la Cali, il existe toutefois d'importantes disparités d'attractivité :
- La partie Sud a connu un renforcement de pôles d'emplois en cohérence avec l'attractivité démographique (Izon, Vayres, Arveyres dans une moindre mesure),
- L'affirmation des pôles économiques de Libourne et Saint-Denis-de-Pile est davantage dissociée de l'accueil des nouveaux actifs : Libourne dans un cadre de pôle départemental dont l'attractivité rayonne au-delà de la Cali ; Saint-Denis-de-Pile en affirmant son rôle de pôle économique pour un bassin de proximité qui s'étend au Nord du territoire.
- Les centralités de Coutras et de Saint-Seurin-sur-l'Isle ont connu une baisse du nombre d'emplois, essentiellement industriels. La partie Nord du territoire présente plus globalement un positionnement économique en difficulté, entre déclin du tissu industriel et pertes de services publics.
-



3. LES ÉTABLISS

Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

ÉCONOMIQUES

A. CARACTÉRISTIQUES DES ÉTABLISSEMENTS ÉCONOMIQUES

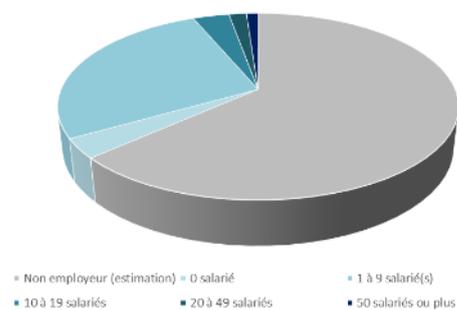
En 2020, la Cali compte environ 3000 établissements économiques employeurs, et environ 4800 établissements non employeurs (soit 61% des établissements, pour 13% des emplois).

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Parmi les établissements employeurs, 83% emploient moins de 9 salariés.

Parallèlement, 92 établissements emploient plus de 50 salariés, soit 3% des établissements, mais cumulant 35% des emplois salariés. Ce sont essentiellement des établissements du secteur industriel et logistique, des grandes surfaces commerciales, et les administrations.

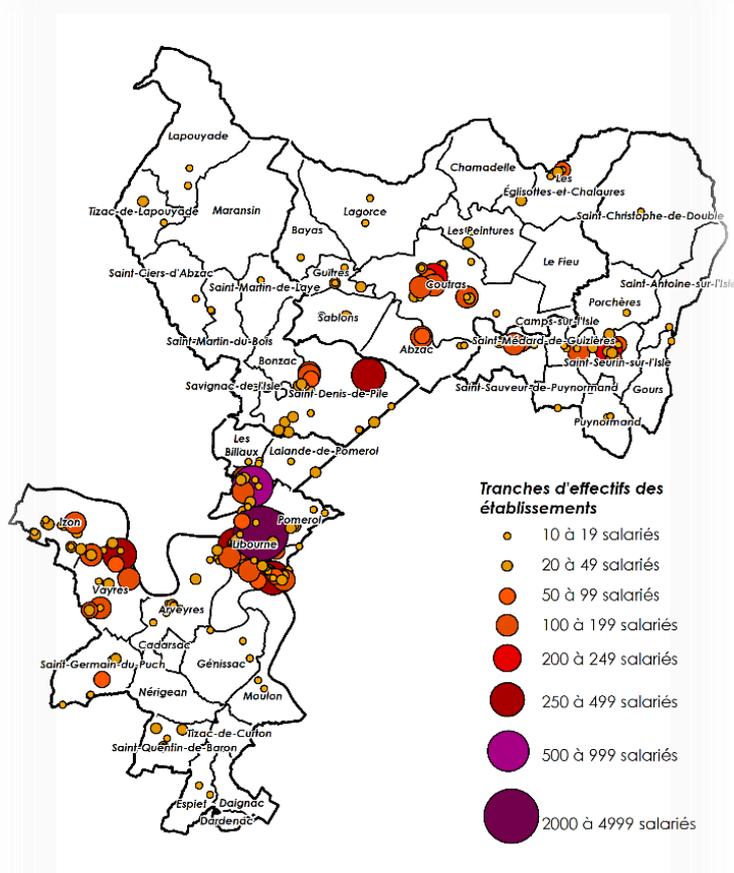
Répartition de l'ensemble des établissements par tranches d'effectifs sur la CALI, en 2019



Source : INSEE 2019 - Réalisation : Métropolis

Les principaux employeurs sur la Cali

- Centre Hospitalier Robert Boulin – 2000 à 4999 salariés – Activités hospitalières – Libourne
- CEVA Santé Animale – 500 à 999 salariés – Industrie pharmaceutique – Libourne
- Carrefour Hypermarché – 250 à 499 salariés – Commerce - Libourne
- O-I France – 250 à 499 salariés – Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques (verres) - Vayres
- Commune de Libourne – 250 à 499 salariés – Administration publique - Libourne
- Communauté d'Agglomération du Libournais – 250 à 499 salariés - Administration publique - Libourne
- SMICVAL – 250 à 499 salariés – Collecte, traitement et élimination des déchets – Saint-Denis-de-Pile
- AMCOR – 200 à 249 salariés – Fabrication d'emballages métalliques légers – Saint-Seurin-sur-l'Isle
- Leclerc – 200 à 249 salariés – Commerce - Coutras



Source : SIRENE 2022 – Réalisation : Métropolis

Ainsi, le tissu économique est essentiellement constitué de petites unités (unipersonnelles, TPE, PME) et de grandes entreprises, ce qui induit **une grande hétérogénéité dans les caractéristiques géographiques d'implantations de ces établissements** :

<ul style="list-style-type: none"> • Au sein des espaces urbains de centralités (commerces, services, professions libérales, ...), 	
<ul style="list-style-type: none"> • Au sein d'espaces urbains périphériques, à dominante résidentielle mais accueillant parfois des ateliers (artisanat, construction) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Au sein de sites spécifiques qui constituent les équipements structurants du territoire (centre hospitalier, établissements d'enseignements, établissements de soins et/ou d'hébergement, centres commerciaux, ...), 	
<ul style="list-style-type: none"> • Au sein des espaces agricoles (exploitations et activités connexes, mais également parfois quelques activités artisanales de production, de transformation, de construction), 	
<ul style="list-style-type: none"> • Au sein de sites historiques relativement isolés et/ou contraints (notamment des sites industriels comme AMCOR, Abzac SA, UCVA, ...), 	

- Au sein des espaces d'activités économiques (au sens large, d'initiative et de gestion privée ou publique).



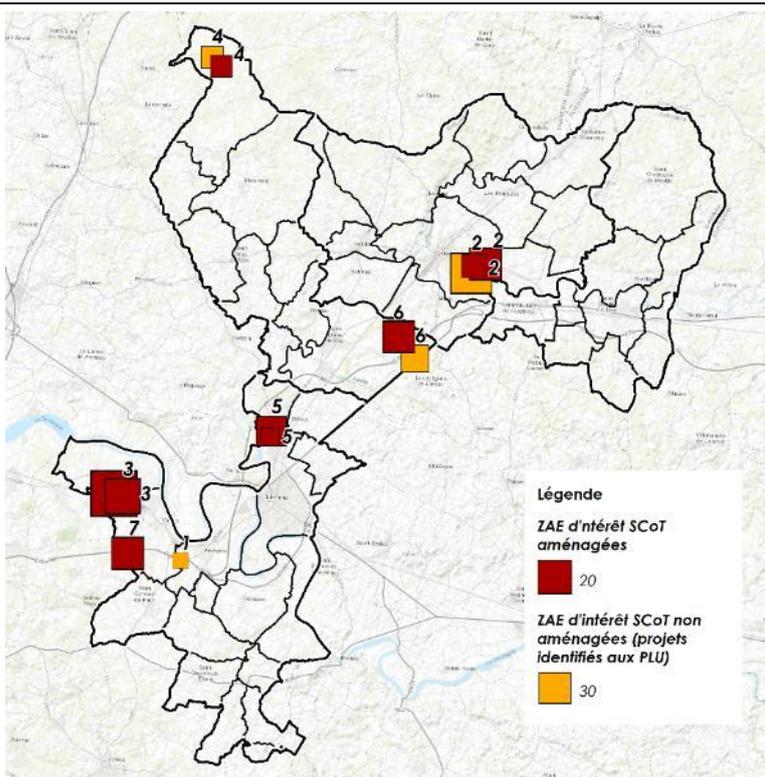
Illustrations : Google Maps

B. LES ESPACES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Pour simplifier la compréhension, nous utiliserons indifféremment le terme « Zones d'Activités Economiques » à l'ensemble des espaces économiques spécifiquement identifiées dans les documents d'urbanisme locaux présentant un regroupement d'établissements économiques, quelque soit la nature de leur activité, autour d'opérations et d'aménagements communs (il n'est en revanche pas distingué les espaces économiques relevant d'opérations publiques ou privées).

Les ZAE stratégiques d'intérêt SCoT sont essentiellement situées sur les axes majeurs d'accessibilité, proches des échangeurs de l'A89 (N89). Elles présentent des surfaces d'une vingtaine d'hectares (chacunes), permettant d'accueillir des entreprises nécessitant d'importants besoins fonciers.

- 1 : Projet « Echangeur 8 » - Vayres / Arveyres
- 2 : ZAE d'Eygreteau 1 et 2 et projet d'extension - Coutras
- 3 : ZAE de l'Anglumeau – Izon
- 4 : Site ISDND et projet d'extension – Lapouyade
- 5 : ZAE des Dagueys / Les Pradasses – Libourne
- 6 : ZAE du Vignon et projet d'extension – Saint-Denis-de-Pile
- 7 : ZAE de Camparian - Vayres



Source : Documents d'urbanisme locaux en vigueur, DOO du SCoT du Grand Libournais – Réalisation : Métropolis

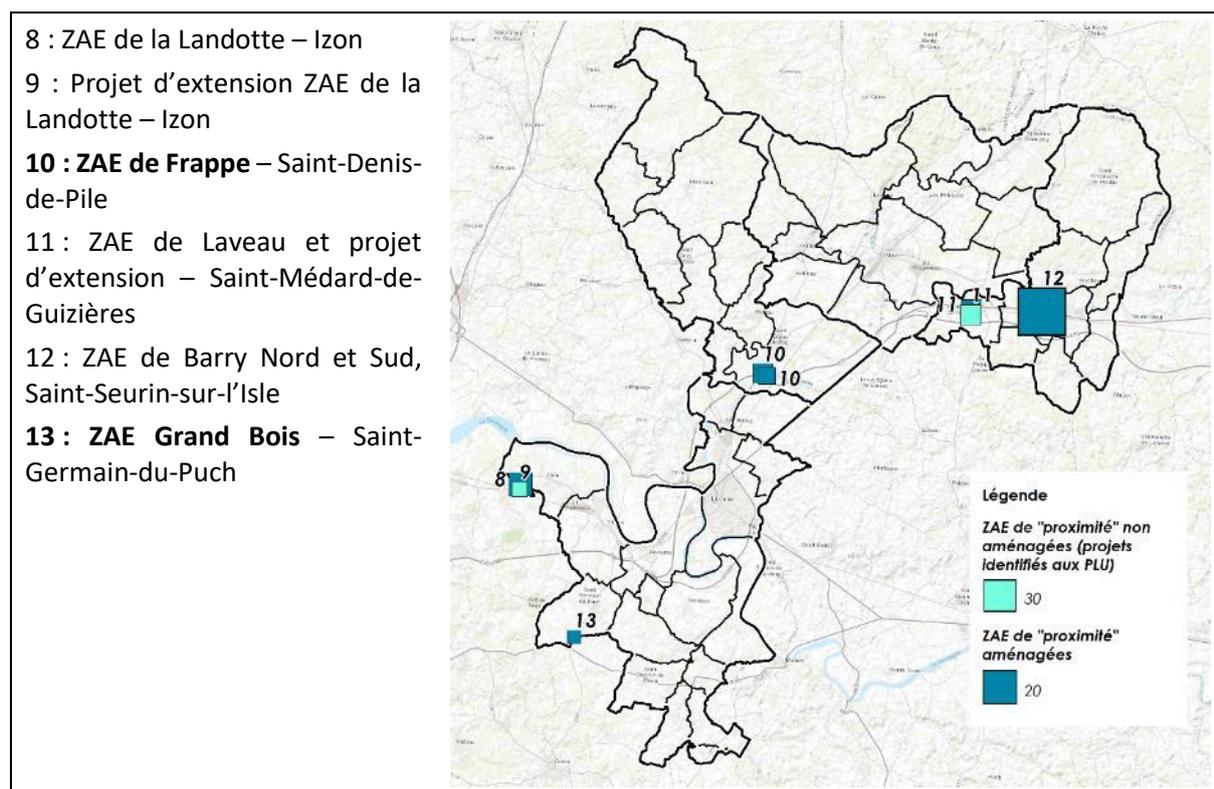
Sur les ZAE d'intérêt SCoT déjà aménagées, il est analysé un potentiel de mobilisation foncière d'environ 18,5 hectares :

- 10 hectares sont visiblement libres (aménagés, sans occupation / utilisation visible, et n'appartenant pas à une unité foncière limitrophe). Ces espaces peuvent en revanche être commercialisés, mais non occupés.

- 8,5 hectares sont potentiellement densifiables (aménagés, sans occupation / utilisation visible, et appartenant à une unité foncière bâtie ou visiblement utilisée).

Les projets d'extensions inscrits aux documents d'urbanisme en vigueur concernant les ZAE d'intérêt SCoT, non aménagées, représentent une surface totale d'environ 62 hectares. A cela s'ajoute environ 19 hectares d'extension spécifique au site ISDND à Lapouyade.

Les ZAE de proximité sont de tailles plus réduites, environ 5 à 10 hectares, et essentiellement situées sur des axes départementaux (D910, D1089).



Source : Documents d'urbanisme locaux en vigueur, DOO du SCoT du Grand Libournais – Réalisation : Métropolis

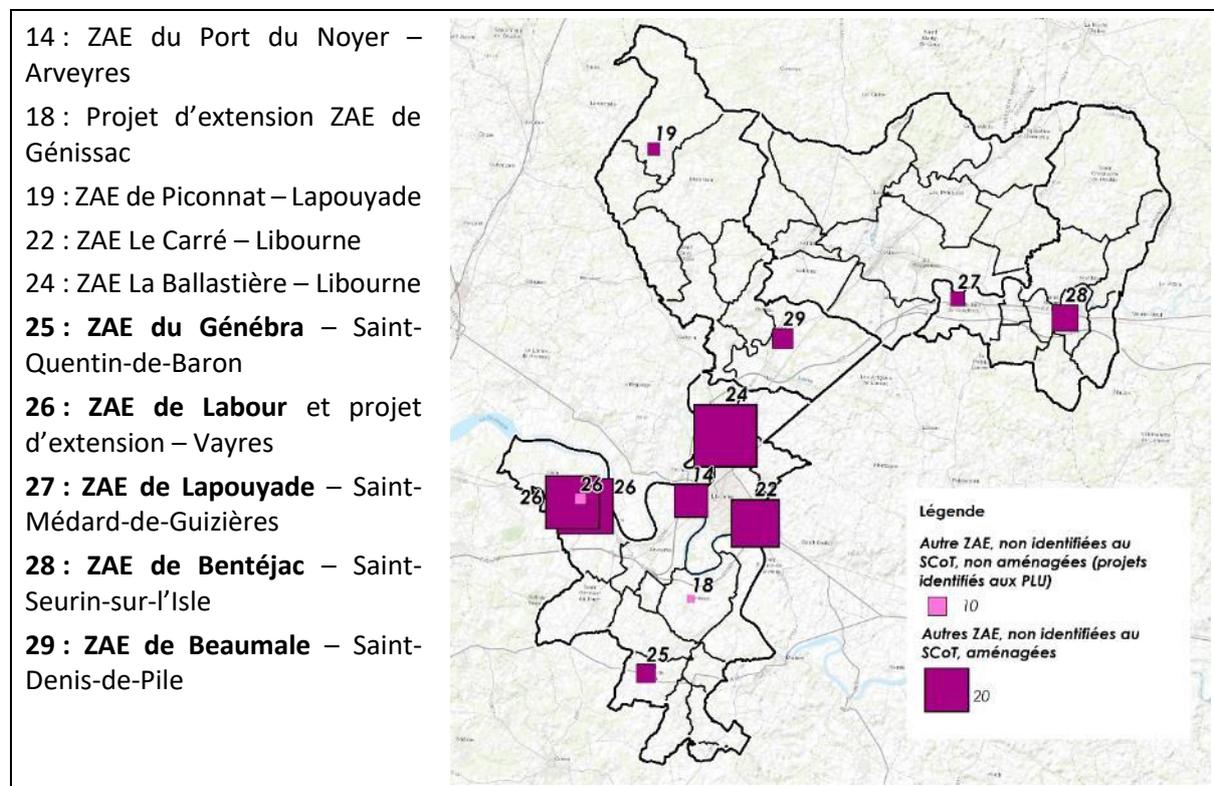
Sur les ZAE de « proximité » déjà aménagées, il est analysé un potentiel de mobilisation foncière d'environ 15,5 hectares :

- 11,5 hectares sont visiblement libres (aménagés, sans occupation / utilisation visible, et n'appartenant pas à une unité foncière limitrophe). Ces espaces peuvent en revanche être commercialisés, mais non occupés.
- 4 hectares sont potentiellement densifiables (aménagés, sans occupation / utilisation visible, et appartenant à une unité foncière bâtie ou visiblement utilisée).

Les projets d'extensions inscrits aux documents d'urbanisme en vigueur concernant les ZAE de « proximité », non aménagées, représentent une surface totale d'environ 6 hectares.

Précisons que cette « hiérarchie » (Intérêt SCoT / Proximité) est susceptible d'évoluer, le PETR du Grand Libournais engageant une révision du SCoT du Grand Libournais.

Les autres ZAE, non identifiées au SCoT, regroupent un ensemble hétérogène d'espaces économiques dont l'accessibilité et la fonctionnalité est moindre. Cela regroupe les espaces commerciaux de Libourne et de Coutras notamment, la ZAE de Labour de Vayres (près de 60 hectares) ou quelques espaces économiques de moindre surface (moins de 5 hectares).

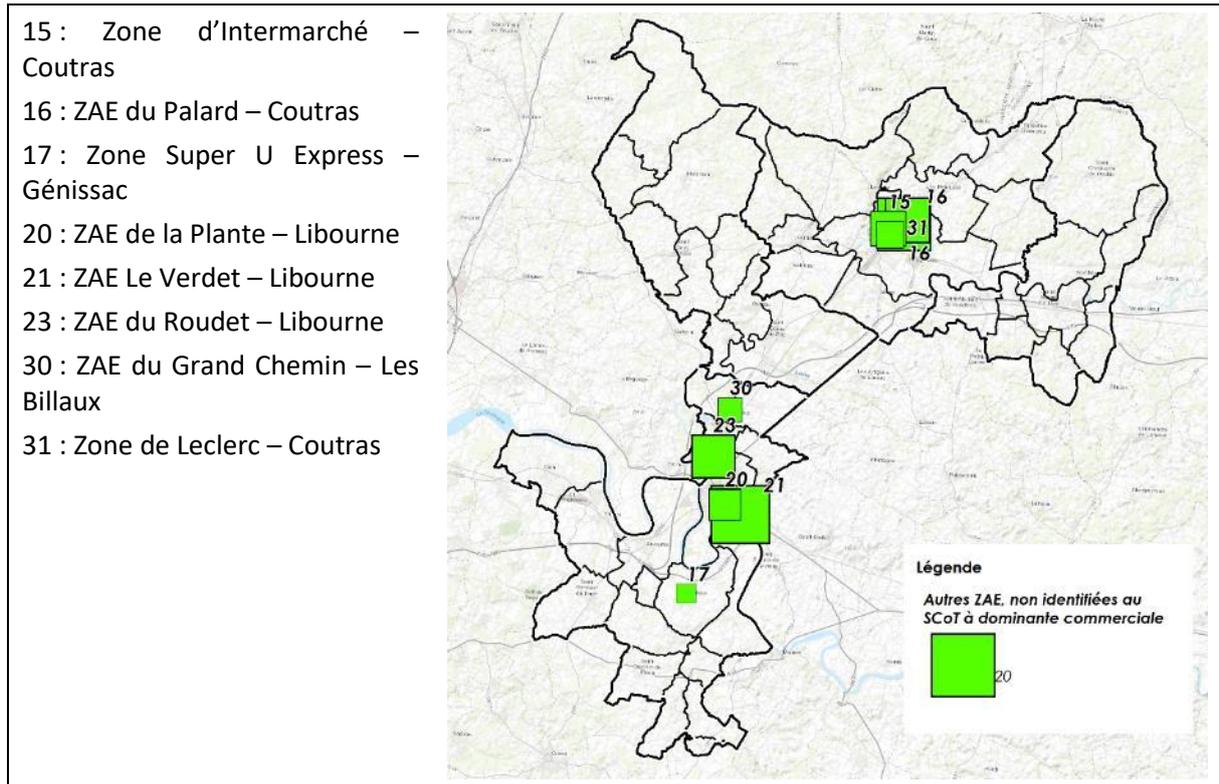


Source : Documents d'urbanisme locaux en vigueur – Réalisation : Métropolis

Sur les ZAE non identifiées au SCoT, déjà aménagées, dont les zones à dominante commerciale, il est analysé un potentiel de mobilisation foncière d'environ 11 hectares :

- 1 hectare est visiblement libre (aménagés, sans occupation / utilisation visible, et n'appartenant pas à une unité foncière limitrophe). Ces espaces peuvent en revanche être commercialisés, mais non occupés.
- 10 hectares sont potentiellement densifiables (aménagés, sans occupation / utilisation visible, et appartenant à une unité foncière bâtie ou visiblement utilisée).

Les projets d'extensions inscrits aux documents d'urbanisme en vigueur concernant les ZAE non identifiées au SCoT, non aménagées, dont les zones à dominante commerciale, représentent une surface totale d'environ 18 hectares.



Source : Documents d'urbanisme locaux en vigueur – Réalisation : Métropolis

Toutes les données relatives aux espaces libres et densifiables sont précisées dans le chapitre « Le potentiel de densification dans les documents d'urbanisme ».

C. LES FRICHES ÉCONOMIQUES

Le territoire de la Cali compte quelques friches d'anciennes activités économiques sur son territoire, avec la particularité de présenter un caractère patrimonial remarquable, tant en termes « d'identité économique » qu'en termes urbains et architecturaux.

Plusieurs friches ont ainsi été repérées :

- Des anciennes caves coopératives, comme à Maransin,



- Des anciennes scieries, notamment à Lapouyade



- La papeterie de Monfourat, sur la commune des Eglisottes-et-Chalaires



Le nombre de friches sur le territoire de la Cali reste assez limité, et leur mobilisation est contrainte (risques naturels notamment au bord des cours d'eaux, accessibilité et interfaces avec l'habitat, envergure d'ampleur des sites, ...). En même temps, ils constituent aussi des potentialités de développement de lieux d'activités présentant un fort ancrage territorial, support d'une identité économique et patrimoniale locale.

Au-delà de ces friches à caractère patrimonial, sont identifiées les friches suivantes :

<p>Abzac, D247 Unité foncière de 15 186 m² Occupation du sol (2020) : emprise industrielle (démolie) Source : cartofriche</p>		
<p>Puynormand, D121 Unité foncière de 91 737 m² Occupation du sol (2020) : décharge Source : cartofriche</p>		

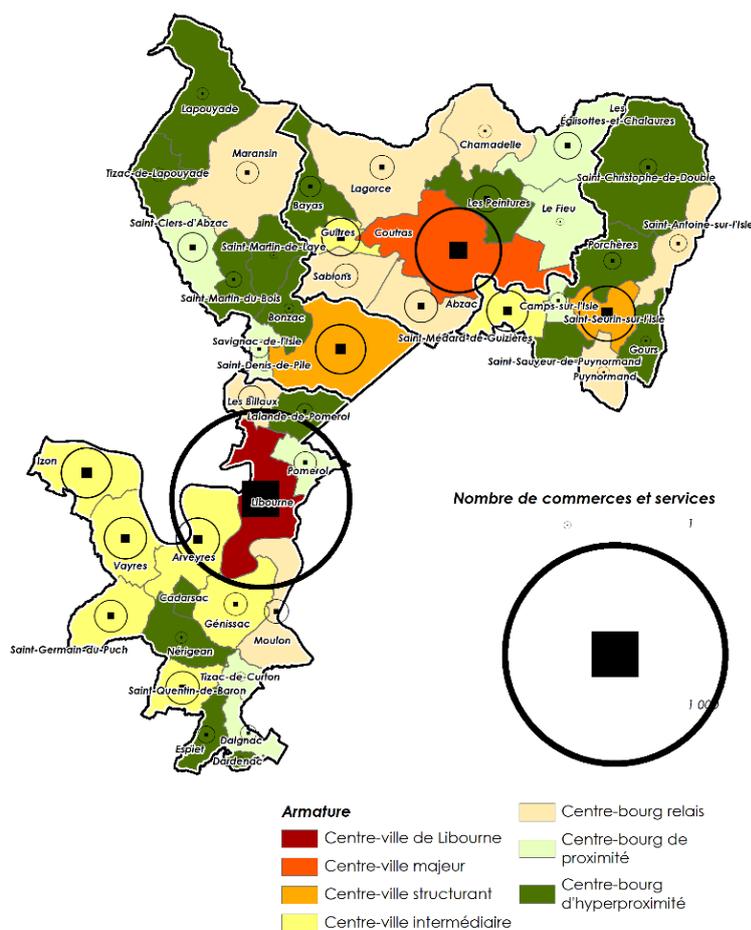
L'application cartofriches identifie d'autres friches potentielles sur La Cali (hors appels à projets de Libourne), qui n'ont pas été identifiées comme telle par les élus et techniciens locaux.

4. LES COMMERCES ET SERVICES À LA PERSONNE

A. L'ARMATURE COMMERCIALE DE LA CALI

Le territoire de la Cali compte 1388 commerces et services selon la Base Permanente des Equipements.

- Avec près de 46% des commerces et services de la Cali, Libourne constitue la première centralité commerciale avec le plus fort rayonnement au vue de la quantité et diversité de l'offre.
- Coutras fait figure de second pôle maillant le territoire.
- Saint-Seurin-sur-l'Isle et Saint-Denis-de-Pile sont des pôles structurants présentant une offre plus limitée, mais relativement diversifiée.
- Les centres-villes intermédiaires sont surtout composés d'une offre alimentaire complète. Cela concerne globalement les communes attractives en « desserrement » des centralités (à l'exception de Guîtres).
- Dans les centres-bourgs relais, l'offre alimentaire est incomplète et moins dense.
- Enfin, dans les communes rurales (centres-bourgs de proximité et d'hyper-proximité), l'offre est très limitée, ne comporte bien souvent qu'un seul commerce de proximité (boulangerie / épicerie / bar-PMU), associés parfois à quelques services (coiffeur par exemple).



Source : Stratégie d'aménagement commercial, Pôle Territorial du Grand Libournais, L&A, 2022 - Réalisation : Métropolis

B. CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE COMMERCIALE SUR LE TERRITOIRE

Le taux d'offre commerciale sur la Cali (le nombre de commerces pour 1000 habitants résidents) est de l'ordre de 5 commerces pour 1000 habitants selon la Base Permanente des Equipements, soit un niveau similaire à celui de Bordeaux Métropole, ce qui traduit le positionnement de la Cali comme réel bassin de vie quotidien (comme la CC du Sud-Gironde également par exemple).

En comparaison, le taux d'offre commerciale sur les collectivités du bassin d'Arcachon et de la façade atlantique médocaine dépasse plus de 10 commerces pour 1000 habitants, marqué par une forte offre à vocation touristique.

Le taux d'offre commerciale dans les collectivités situées autour de ces principaux bassins de vie girondins (Bordeaux, Libourne, Arcachon et Langon) est plus faible, autour de 4 commerces pour 1000 habitants dans les collectivités « périphériques » à ces bassins majeurs (CC du Grand Saint-Emilionnais et CC de Castillon-Pujols vis-à-vis de la Cali par exemples), et moins de 3 commerces pour 1000 habitants dans les espaces restants plus ruraux (CC du Fronsadais vis-à-vis de la Cali par exemple).

Il n'y a pas de sur-représentation ou sous-représentation notables de certaines typologies commerciales par rapport aux moyennes girondines, mais la Cali présente toutefois un rôle moteur de structuration d'un bassin de vie majeur, ce qui n'est pas le cas d'une large partie des collectivités du département.

Ainsi, par rapport aux bassins de vie majeurs (Bordeaux, Arcachon, Langon), l'offre commerciale reste comparativement plus faible sur la Cali en matière d'équipement de la personne et d'équipement de la maison.

Taux d'équipement pour 1000 habitants

	Alimentaire	Bricolage, jardinage	Equipement de la personne	Equipement de la maison
CA Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique (COBAS)	2,72	1,04	4,69	1,57
CA du Bassin d'Arcachon Nord	2,15	0,89	3,55	1,13
CC du Sud Gironde	1,96	0,88	2,53	0,90
Bordeaux Métropole	1,59	0,68	2,40	0,77
CA du Libournais	1,62	0,64	1,84	0,71

--	-	+	++
----	---	---	----

Source : Base Permanente des Equipements 2020

Ce constat global masque des éléments importants à préciser (au regard des éléments complémentaires de diagnostic issus de la Stratégie d'aménagement commercial, Pôle Territorial du Grand Libournais, L&A!, 2022) :

- La densité commerciale alimentaire dans les centres urbains (centres-villes, centres-bourgs) est en réalité très nettement inférieure aux références observées, alors qu'elle est très nettement supérieure dans les espaces commerciaux périphériques de type « Grandes et Moyennes Surfaces »,
- De façon moins notable, ce constat vaut également pour l'offre commerciale de bricolage et d'équipement de la maison,
- La densité commerciale d'équipement de la personne est inférieure aux références dans les centres urbains comme dans les espaces commerciaux périphériques.
- Précisons par ailleurs que la Cali présente une forte densité de commerces « Hard-Discount / Solderie », certainement implantée au regard des caractéristiques de pouvoir d'achat d'une partie de la clientèle potentielle, mais qualifiant (trop) peu les espaces économiques, notamment en entrées de villes.

C. UNE PÉRIPHÉRISATION COMMERCIALE : DÉVELOPPEMENT DES GMS ET BANALISATION DES ENTRÉES DE VILLES

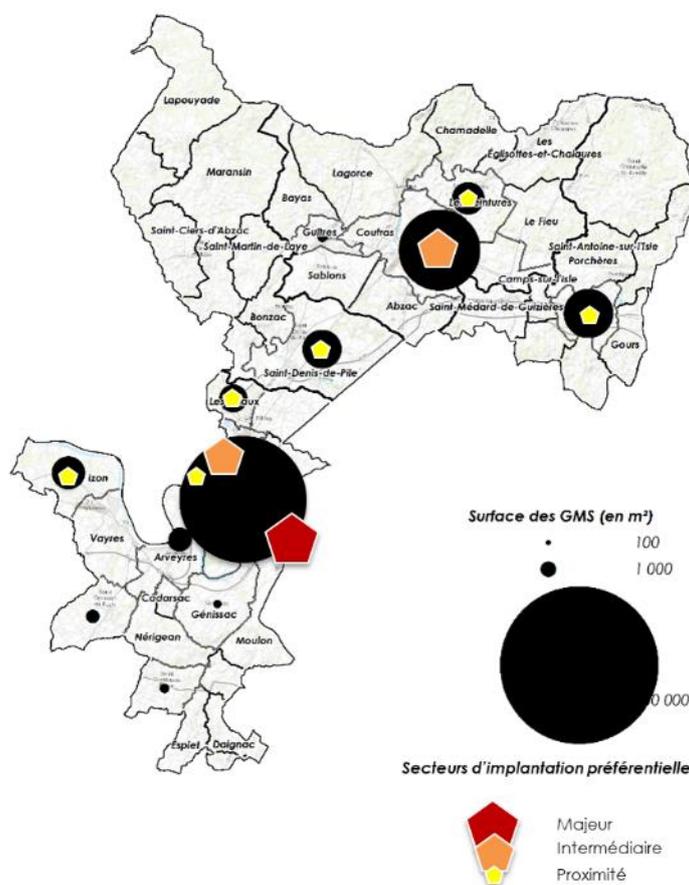
Source : Stratégie d'aménagement commercial, Pôle Territorial du Grand Libournais, L&A!, 2022

La Cali compte **8 zones commerciales majeures** (cf. cartographie précédentes concernant les espaces économiques), regroupant les grandes et moyennes surfaces (GMS - identifiées à + de 300 m² de surface de vente).

La commune de Libourne concentre près de 64 000 m² de GMS, sur les 122 000 m² que compte la Cali.

On constate nettement que ces espaces commerciaux ont été aménagés, et développés, en suivant les axes de communication principaux.

Sur la période 2011-2020, la croissance du plancher des GMS à progressé de 15% (en m²), alors que la population a augmenté de 4,8%.



Source : Stratégie d'aménagement commercial, Pôle Territorial du Grand Libournais, L&A!, 2022 - Réalisation : Métropolis

Entre 2008 et 2021, la surface (en m²) des GMS sur Saint-Denis-de-Pile ou Saint-Seurin-sur-l'Isle a augmenté de +20% à +40%. L'augmentation a été moindre, mais reste notable sur Libourne et Coutras (moins de 20% d'augmentation).

Sur les communes de Libourne, Coutras ou Saint-Seurin-sur-l'Isle, la part de l'offre commerciale traditionnelle implantée en centre-ville ne représente ainsi que 45% à 60% de l'offre totale, là où le ratio « idéal » serait situé autour de 60% à 70% (ratio moyen national – ce qui est davantage le cas à Saint-Denis-de-Pile).

Précisons que certaines communes ont connu un fort développement de GMS « périphériques », comme Les Billaux, Génissac ou Les Peintures.

On observe ainsi très clairement une tendance à la diffusion et la périphérisation du linéaire commercial sur les communes traversées (ou à proximité) d'axes routiers majeurs du territoire, s'articulant très nettement autour des flux domicile-travail.

La Cali présente ainsi des difficultés à maintenir et préserver son offre commerciale traditionnelle dans ses centralités, du fait d'une dépendance manifeste aux flux, et à des navettes domicile-travail très impactantes en matière de consommation et dynamique locale.

Par ailleurs, le renforcement de ces zones commerciales périphériques n'a généralement pas permis de qualifier les entrées de ville. L'offre en GMS est constituée d'aménagements monofonctionnels, vieillissants et peu intégrés à la « vie urbaine » :

- Des aménagements très routiers, laissant peu de place aux modes doux
- Une banalisation de formes urbaines, et une faible qualité générale des constructions
- Un déficit généralisé d'effet-vitrine (faible qualité des façades commerciales, hétérogénéité des signalétiques, ...),
- Faible mutualisation des espaces de stationnement,
- Faible intégration paysagère et végétale, et plus globalement faible traitement qualitatif de l'espace public et des abords des commerces,
- ...

Exemples de GMS peu intégrées sur la Cali



D. LA VACANCE COMMERCIALE EN CENTRALITÉ

Source : Stratégie d'aménagement commercial, Pôle Territorial du Grand Libournais, L&A!, 2022

La vacance commerciale en centre-ville / centre-bourg a été étudiée, dans le cadre de cette étude, par un travail de terrain réalisé en 2022.

A l'échelle du PETR du Grand Libournais, le taux de vacance commerciale moyen observé sur les centres-villes et centres-bourgs est estimé à 25,3%, soit un ratio plus de deux fois supérieur à la tendance nationale (11,3%).

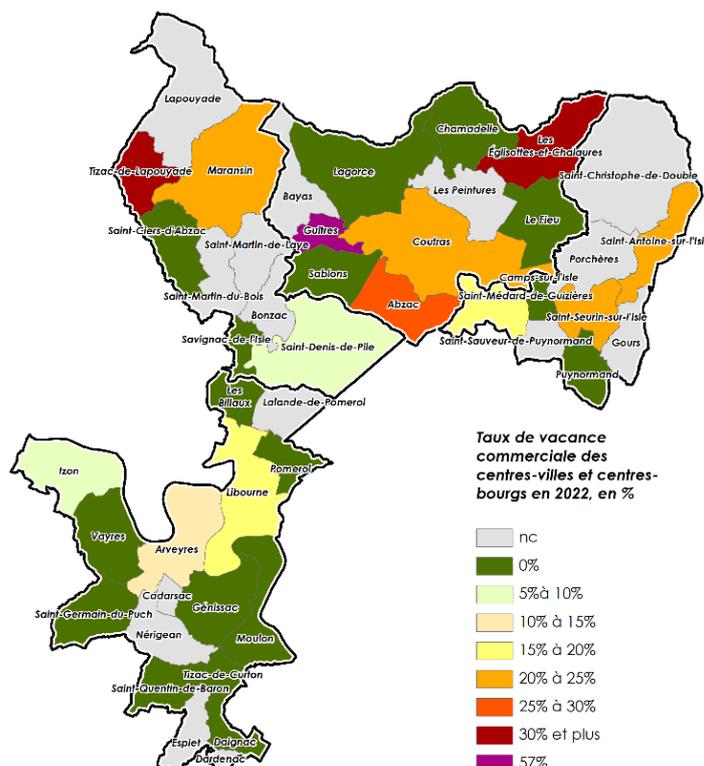
Sur la Cali, cette étude fait état d'un taux de vacance commerciale dans les centres-villes des centralités supérieur à la moyenne nationale, mais dans des contextes qui doivent être précisés :

- **A Libourne**, la vacance commerciale observée est estimée entre 15% et 20%, mais elle concerne surtout des vitrines commerciales non intégrées aux parcours marchands de la bastide. **En cœur de ville (dans la bastide), le taux de vacance commerciale est situé autour de 5%** (soit un taux conjoncturel, nécessaire au bon fonctionnement du marché immobilier commercial),
- **A Coutras et Saint-Seurin-sur-l'Isle**, le constat est sensiblement le même. La vacance commerciale observée est estimée entre 20% et 25%, mais elle concerne surtout des vitrines commerciales non intégrées aux parcours marchands principaux. Dans ces cœurs de ville, la vacance commerciale reste peu notable. Néanmoins, il est vrai que **certaines vitrines commerciales restent vacantes sur les espaces plus périphériques**.
- **A Guîtres**, le taux de vacance commerciale est en revanche très important (plus de 50%), et concerne bien le cœur de centre-ville, dont l'attractivité est fortement contrainte (topographie, accessibilité des trottoirs dont les aménagements sont limités par le passage de convoi exceptionnels, déclin démographique, ...), malgré des atouts remarquables (patrimoine, potentiel touristique, ...).

Globalement, le taux de vacance commerciale est assez parallèle à la dynamique démographique. De fait, les centres-villes situés autour de Libourne (Saint-Denis-de-Pile et Sud-Libournais), sont moins concernés par la vacance commerciale.

Dans les centres-bourgs plus ruraux, le taux de vacance est assez hétérogène, et porte généralement sur 1 ou 2 vitrines commerciales. L'enjeu de la préservation du dernier commerce de proximité reste souvent majeur dans ces communes.

Réalisation : Métropolis



En synthèse, l'étude de stratégie d'aménagement commercial précise (à l'échelle du PETR du Grand Libournais, mais s'appliquant aussi à l'échelle de la Cali) :

DES CENTRALITÉS À PRÉSERVER DES EFFETS DE PÉRIPHERISATION ET EN MANQUE D'IDENTITÉ

L'analyse transversale des centralités induit, au-delà de la seule question commerciale, de s'interroger sur le rôle à jouer demain, par les centres-villes et centres-bourgs à l'échelle du territoire. Si la morphologie des communes se constitue souvent en bastide avec un bâti dense, elle présente aujourd'hui une carence en termes d'aménités urbaines et d'identité avec un vieillissement en plus d'une dégradation du bâti et des espaces publics.

En plus d'un manque d'enchantement et de convivialité, les centralités voient leur activité commerciale se réduire et même glisser sur les axes de flux ou sur les zones périphériques accentuant leur fragilisation. Les services restent toutefois dans l'ensemble présents en centralités ou à proximité permettant leur fréquentation et l'interaction avec l'offre commerciale.

ÉLÉMENTS À RETENIR

La vision globale des centralités à développer pour travailler sur le commerce ET les facteurs de commercialité.

NIVEAU D'ATTRACTIVITÉ MOYEN DES CENTRALITÉS DU TERRITOIRE



Source : Extrait de la Stratégie d'aménagement commercial, Pôle Territorial du Grand Libournais, L&A!

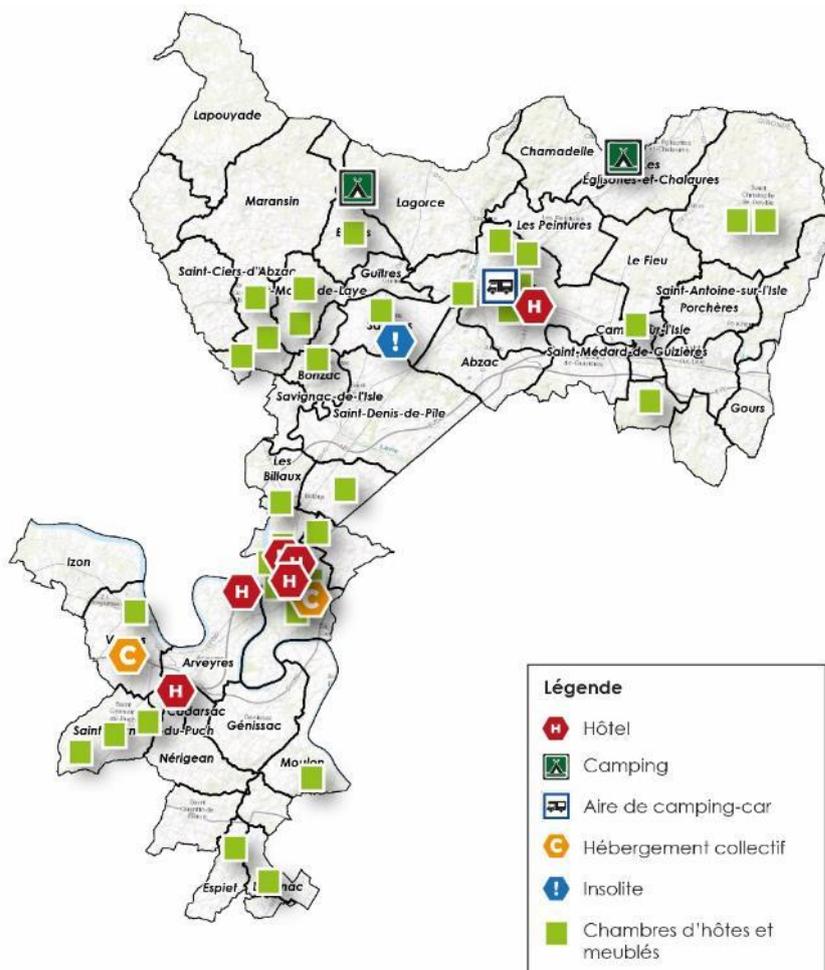
5. TOURISME : UNE ÉCONOMIE EN DÉVELOPPEMENT

Les données sont issues de www.tourisme-libournais.com, en date du 01/01/2023.

A. L'OFFRE EN HERBERGEMENT

La CALI compte quelques hébergements touristiques, à savoir :

- 6 hôtels (3 à Libourne, 2 à Arveyres, 1 à Coutras),
- 2 campings (Les Eglisottes-et-Chalaires, Bayas)
- 2 résidences de vacances (Libourne, MFR de Vayres)
- 22 chambres d'hôtes,
- 19 locations meublées,
- 1 site « insolite » (à Sablons – chalets flottants).
- 1 aire de camping-car à Coutras



Source : depuis carte interactive sur www.tourisme-libournais.com

Réalisation : Métropolis

B. LES GRANDS ÉLÉMENTS TOURISTIQUES DU TERRITOIRE

La destination touristique du Libournais est composée de multiples activités et de visites sur le territoire, mis en réseau par l'Office du Tourisme (sont ici présentés uniquement les sites concernant la CALI, l'Office de Tourisme exerçant également sur certains territoires limitrophes) :

- **Des sites d'activités de loisirs**, pouvant nécessiter des aménagements spécifiques, notamment :
 - Les WakePark / WakeBoard (Izon, Sablons, Libourne, Espiet)
 - Le Vélorail de Guîtres,
 - Le train touristique de Guîtres,
 - Le Centre Aquatique du Libournais (Calinésie), à Libourne
 - Les espaces ludiques « Au P'tit Cromagnon » à Saint-Médard-de-Guizières, « YoupiParc » à Libourne
-
- **Des sites patrimoniaux touristiques**, notamment :
 - La bastide de Libourne,
 - Le Village du Livre à Sablons,
 - Le Moulin de Porchères,
 - Les châteaux historiques (Vayres, Abzac, ...) et viticoles (Libourne, Pomerol, Lalande-de-Pomerol)
 - L'abbatiale de Guîtres,
 - ...
- **Des sites naturels touristiques**, notamment :
 - Les activités sur la Dronne et sur l'Isle (waterbike, kayak, canoë, paddle, ...)
 - Les croisières sur la Dordogne (Libourne – Vayres)
 - Les bases nautiques de Saint-Seurin sur l'Isle et de Coutras,
 - La plaine des loisirs des Dagueys à Libourne,
 - La plage de Saint-Seurin-sur-l'Isle et d'Espiet,
 - Les étangs et lacs (Coutras, Cadarsac, ...)
 - Les fermes pédagogiques (Libourne, Saint-Sauveur-de-Puynormand)

A ce jour, notons par ailleurs qu'un projet de complexe oenotouristique est à l'étude sur le site des anciennes casernes militaires de Libourne.

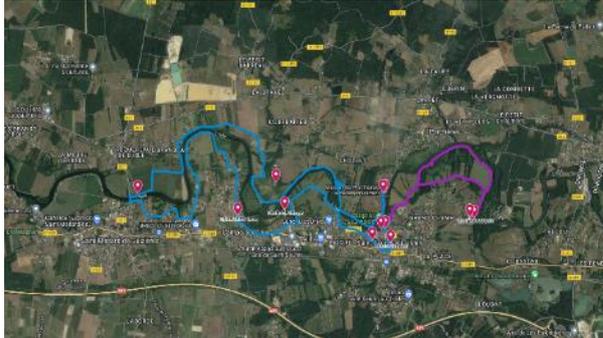


Photos depuis www.tourisme-libournais.com

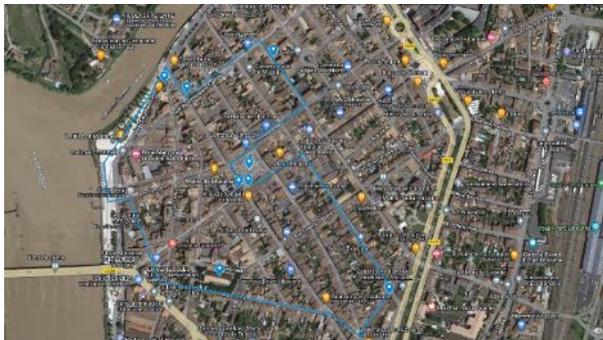
C. LES ITINÉRAIRES DE DÉCOUVERTE

Les itinéraires de randonnées pédestres et cyclistes sont encore peu référencés par l'Office de Tourisme du territoire de la CALI. Seules 2 boucles de randonnées sont ainsi référencées :

- La Boucle des Moulins entre Porchères et Saint-Médard-de-Guizières (2 boucles)



- La Boucle de la bastide de Libourne.



Par ailleurs, la CALI est traversée par **3 grands itinéraires cyclables** :

- 2 étapes de la Scandibérique :
 - Clérac – Libourne
 - Libourne – Créon
- La Piste Lapébie, traversant Espiet et Daignac.
- Le projet de Véloroute 90 (Libourne – Saint-Antoine-sur-l'Isle)



Source : Gironde Tourisme
Cartographie : Métropolis

6. L'IMPORTANCE DE L'ACTIVITÉ AGRICOLE

A. PRÉAMBULE

1. Introduction

La Communauté d'Agglomération du Libournais s'est engagée dans l'élaboration d'un **Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacements (PLUi-HD)**.

Le PLUi-HD est un document stratégique de planification qui projette pour les 10 à 15 prochaines années le développement du territoire en matière de croissance démographique, d'habitat, d'économie, d'emplois, de mobilité, d'environnement ...

Il inclura l'élaboration d'un Programme Local de l'Habitat (PLH, définissant la stratégie en matière de logements sur le territoire) et un Plan de Mobilité (PDM).

L'élaboration de ce document se compose de 4 phases : une première phase de diagnostic, puis la définition d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), suivi d'une traduction réglementaire et enfin une phase d'arrêt et d'approbation du document.

La présente étude s'insère dans la première phase de diagnostic et concerne spécifiquement l'agriculture du territoire.

Elle a pour objectif de faire un état des lieux de l'agriculture et d'en avoir une vision prospective. Elle vise à répondre aux besoins répertoriés en matière de surfaces et de développement agricole. À ce titre, cette partie permettra d'alimenter le projet politique du territoire (le PADD).

2. Méthodologie

a. Données statistiques

Des données statistiques concernant les exploitations agricoles sont disponibles à partir du Recensement Général Agricole (RGA). Elles sont recensées à la commune du siège d'exploitation et permettent de renseigner notamment le nombre d'exploitations et les surfaces agricoles. Ces données vont, par exemple, permettre de caractériser l'évolution du comportement général de l'agriculture entre 2010 et 2020.

b. Cartographie des espaces agricoles

Pour cartographier les espaces agricoles, certaines données ont été utilisées :

- les données de la PAC pour les agriculteurs réalisant une demande d'aide,
- le Casier Viticole Informatisé (CVI) qui permet de cartographier l'ensemble des parcelles viticoles.
- une cartographie des espaces agricoles analysés par interprétation de photos satellites réalisée par la région Nouvelle-Aquitaine en 2020.

Pour compléter ces données, les enquêtes présentées ci-après permettent de localiser toutes les exploitations non identifiées avec les moyens ci-dessus. Sont concernées par exemple les exploitations d'élevage équin et de maraîchage ainsi que les exploitations agricoles dites de niche (bambou, safran,...).

c. Enquête agricole

Afin d'avoir une vision plus fine de l'agriculture en complétant les données listées précédemment, des enquêtes ont été réalisées auprès des agriculteurs du territoire.

Une liste recensant ces derniers a d'abord été effectuée à partir de différentes sources et validée avec des élus des communes connaissant l'agriculture sur le territoire. La liste obtenue dénombre 605 agriculteurs.

Les enquêtes sont réalisées de manière individuelle pour 42 communes. Pour les communes de Libourne, Pomerol et Lalande de Pomerol, les viticulteurs ont été contactés via leurs syndicats et ont participé à des permanences organisées pour chacun des syndicats.

Les résultats concernant ces trois communes seront expliqués dans des encarts spécifiques au cours du présent rapport.

Les enquêtes individuelles concernent alors 496 agriculteurs.

Le questionnaire d'enquête a été réalisé sur le logiciel Drag and Survey permettant de le remplir en ligne.

Il comporte 8 volets (cf Annexe 1) :

- Volet Sociologique (informations sur l'exploitant)
- Volet Main d'œuvre
- Volet Caractérisation de l'exploitation
- Volet Environnement
- Volet Commercialisation et débouchés de production
- Volet Avenir et projet
- Volet Économique
- Votre avis

Les agriculteurs sont conviés par téléphone pour des rendez-vous individuels de 40 minutes lors de permanences en mairie. Ces rendez-vous permettent de compléter le questionnaire et de localiser les sièges d'exploitation ainsi que les différents projets.

À ce jour, 221 exploitants ont répondu favorablement à l'enquête sur les 496 agriculteurs après de nombreuses relances (parfois jusqu'à 4 appels). Certains ne sont pas joignables, d'autres n'ont pas voulu répondre par manque de temps ou d'intérêt.

Certaines enquêtes ont été faites par téléphone, notamment pour les exploitants agricoles qui n'avaient pas le temps de se déplacer en mairie.

Sur les enquêtes individuelles, **le taux de réponses est donc de 45 %**.

B. LA CARACTERISATION DES EXPLOITATIONS AGRICOLES

1. La production agricole sur la Cali

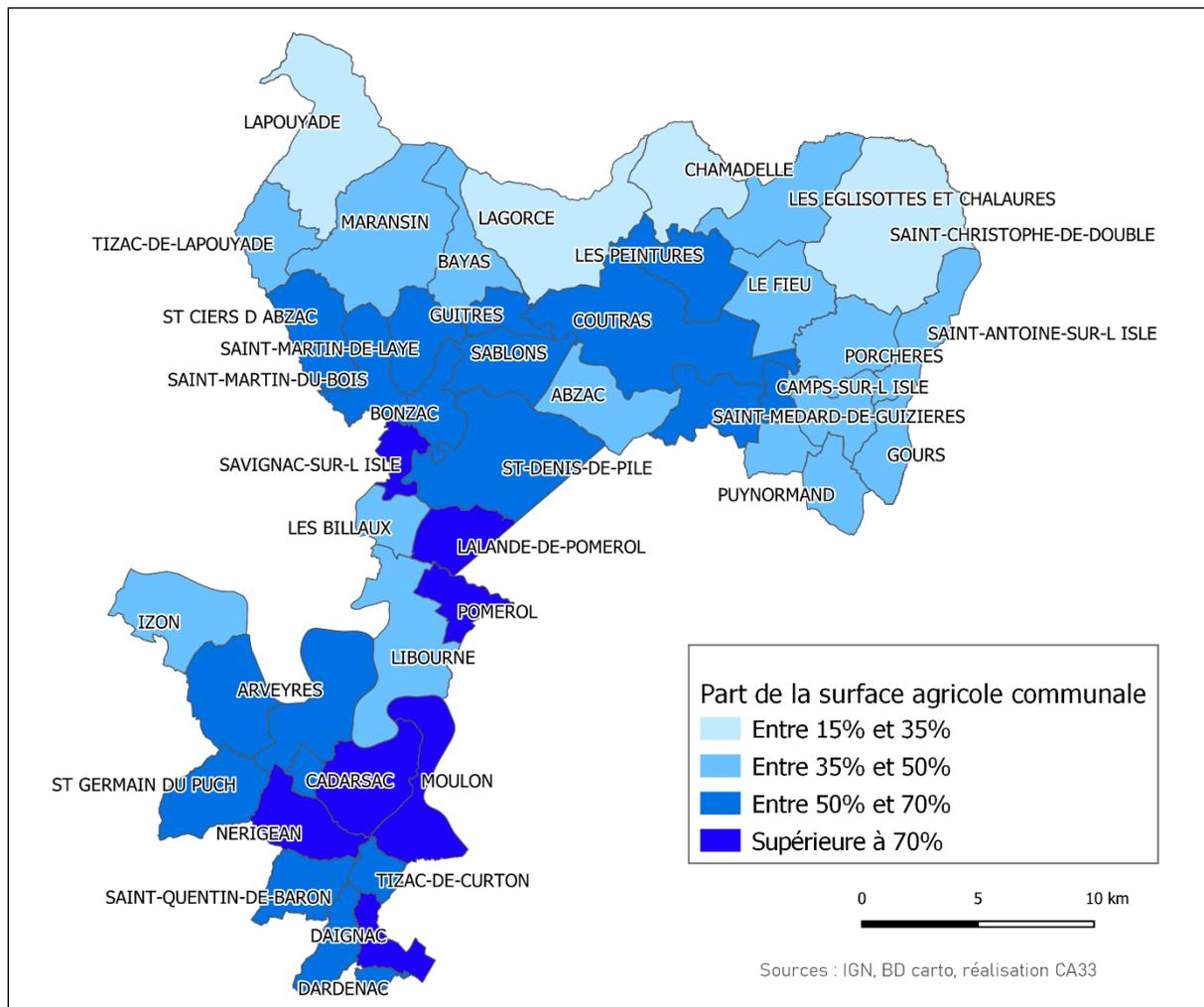
a. L'occupation du sol

▪ La part de surface agricole communale

La Surface Agricole Utile (SAU) occupe aujourd'hui environ 28 000 hectares soit **49,7% de la surface totale du territoire**.

La proportion de SAU par rapport à la surface totale des communes varie de façon significative selon la commune considérée. Ces proportions sont détaillées dans le tableau 1.

Carte 1: Part de la surface agricole par commune en 2022 (source CA33)



Pomerol et Lalande-de-Pomerol sont les deux communes avec les parts de surfaces agricoles les plus élevées, respectivement **87% et 85% de la superficie communale**.

Ce sont des communes très marquées par la viticulture en raison de la présence d’AOC de renom. Le coefficient de remplissage de ces AOC, qui correspond à la part des surfaces plantées en vigne par rapport à la surface d’AOC, est très important. Ces coefficients de remplissage sont détaillés dans la suite du rapport.

Les autres communes du Sud de la Cali ont également des parts de surfaces agricoles élevées par rapport à leurs superficies. Entres autres, Génissac, Moulon et Nérigean également des communes essentiellement viticoles, ont **une part de surface agricole supérieure à 70%**.

A l’inverse, nous avons des communes ayant **une part de surface agricole inférieure à 35%** : Lapouyade, Chamadelle, Lagorce et Saint-Christophe de Double.

Ces quatre communes, au Nord de la Cali, bordent les massifs forestiers de la Double et du Landais et génèrent en limite de département de vastes espaces non exploités.

Tableau 1 : Surfaces agricoles par commune

COMMUNES	Surface agricole (ha)	Superficie	Part de l'agriculture
LAPOUYADE	495,67	2580	19,2%
CHAMADELLE	405,23	1535	26,4%
LAGORCE	811,90	2847	28,5%
SAINT-CHRISTOPHE-DE DOUBLE	1192,48	3613	33,0%

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

LIBOURNE	752,74	2063	36,5%
ST-SEURIN-SUR-L ISLE	342,30	883	38,8%
ST-SAUVEUR-DE-PUYNORMAND	224,63	557	40,3%
LES EGLISOTTES ET CHALAURES	695,18	1716	40,5%
IZON	640,63	1559	41,1%
LES BILLAUX	265,88	626	42,5%
LE FIEU	617,50	1467	42,1%
MARANSIN	1274,28	2994	42,6%
PUYNORMAND	348,42	764	45,6%
GOURS	361,99	789	45,9%
PORCHERES	606,05	1319	45,9%
TIZAC-DE-LAPOUYADE	438,62	940	46,7%
BAYAS	529,69	1082	49,0%
ABZAC	671,57	1344	50,0%
SAINT-ANTOINE-SUR-L ISLE	519,84	1040	50,0%
GUITRES	263,70	502	52,5%
SAINT-MARTIN-DE-LAYE	507,07	956	53,0%
CADARSAC	127,47	228	55,9%
COUTRAS	1854,84	3369	55,1%
CAMPS-SUR-L ISLE	173,86	302	57,6%
ST-DENIS-DE-PILE	1605,31	2827	56,8%
ST CIERS D ABZAC	677,02	1171	57,8%
VAYRES	838,11	1446	58,0%
SAINT-MEDARD-DE-GUIZIERES	605,14	1037	58,4%
ESPIET	398,66	679	58,7%
ARVEYRES	1006,52	1727	58,3%
BONZAC	450,86	749	60,2%
SAINT-MARTIN-DU-BOIS	609,70	980	62,2%
LES PEINTURES	824,51	1313	62,8%
TIZAC-DE-CURTON	258,72	397	65,2%
SABLONS	766,03	1184	64,7%
DARDENAC	102,33	150	68,2%
SAINT-QUENTIN-DE-BARON	572,14	869	65,8%
ST GERMAIN DU PUCH	801,07	1176	68,1%
NERIGEAN	706,48	998	70,8%
MOULON	938,56	1325	70,8%
DAIGNAC	413,75	573	72,2%
SAVIGNAC-SUR-L ISLE	331,05	447	74,1%
GENISSAC	980,02	1304	75,2%
LALANDE-DE-POMEROL	701,54	825	85,0%
POMEROL	544,96	624	87,3%
Total général	28254,01	56876	49,7%

Le tableau 1 est classé en fonction des parts de surfaces agricoles (de la plus faible à la plus élevée).

Nous constatons que la commune avec la surface agricole la plus élevée, à savoir **Coutras avec environ 1800 ha d'espaces agricoles**, a une part relative de sa surface agricole de 55%. Cette commune a la plus grande superficie totale au sein de la Cali.

▪ **La localisation des espaces agricoles**

Les cartes 1 et 2 représentent la localisation des espaces agricoles sur le territoire de la Cali (la carte 1 représente le Nord du territoire et la carte 2 le Sud).

L'essentiel des **prairies et des terres arables** se situe dans la partie Nord du territoire.

Les terres arables correspondent aux terres qui peuvent être labourées et cultivées. Elles comprennent les superficies en céréales, oléagineux, protéagineux et cultures fourragères.

Au Sud et au centre du territoire, nous notons une partie très viticole. Elle s'étend de la vallée aval de la Dordogne jusqu'à celle de l'Isle avec une forte concentration des terres viticoles sur les communes de Lalande-de-Pomerol et Pomerol.

Au-delà de ces occupations majeures, il existe un certain nombre d'exploitations maraîchères dont la faible étendue n'est pas remarquable à l'échelle du territoire mais qui restent importantes en termes de production alimentaire locale.

De la même façon, nous notons l'existence d'exploitations agricoles dites de niche réparties sur l'ensemble du territoire qui seront détaillées par la suite.

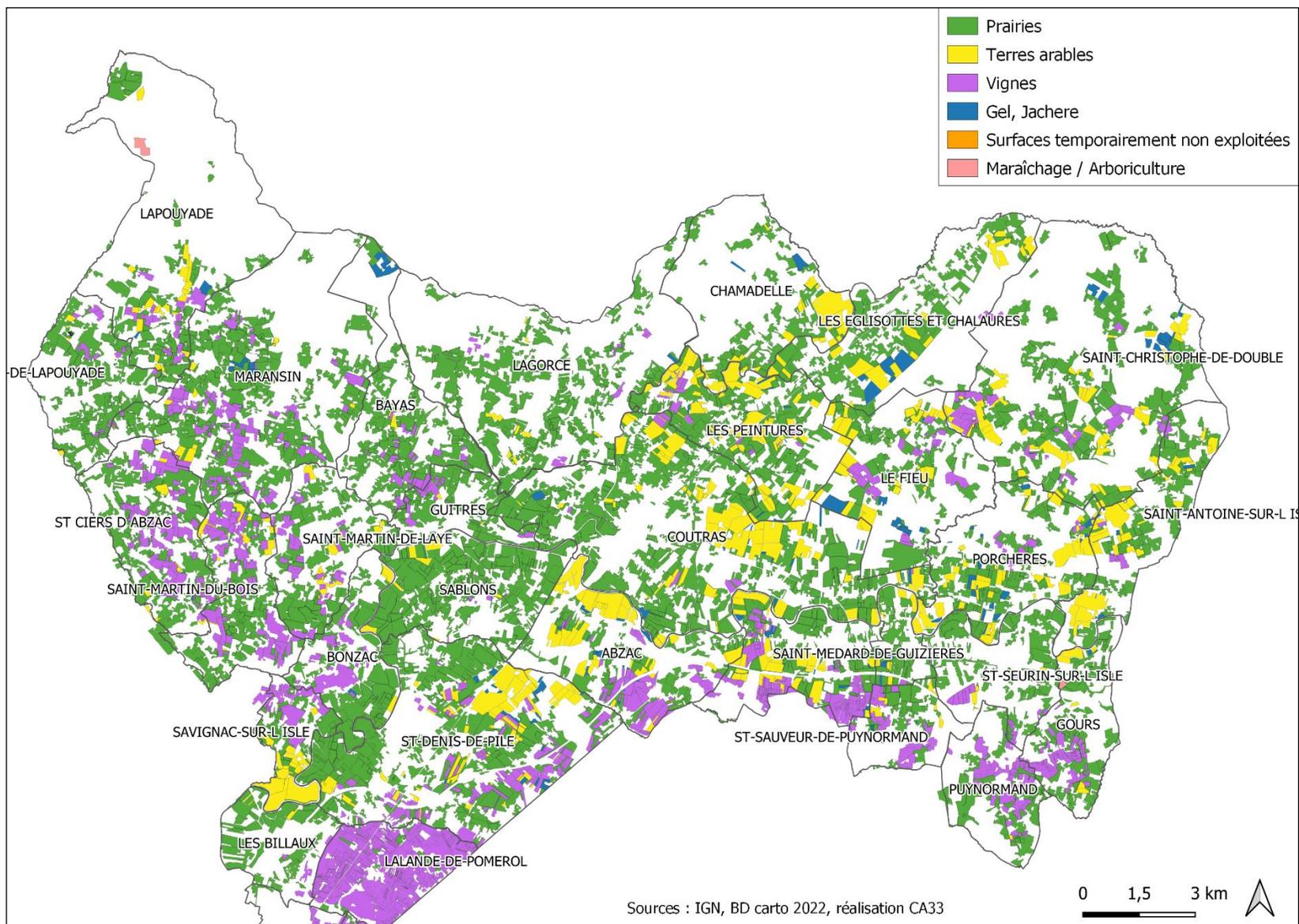
Les surfaces temporairement non exploitées correspondent aux terres qui n'ont aujourd'hui pas d'usage agricole mais qui peuvent redevenir exploitées par exemple l'année suivante.

Les terres en jachère / gel environnemental sont également représentées.

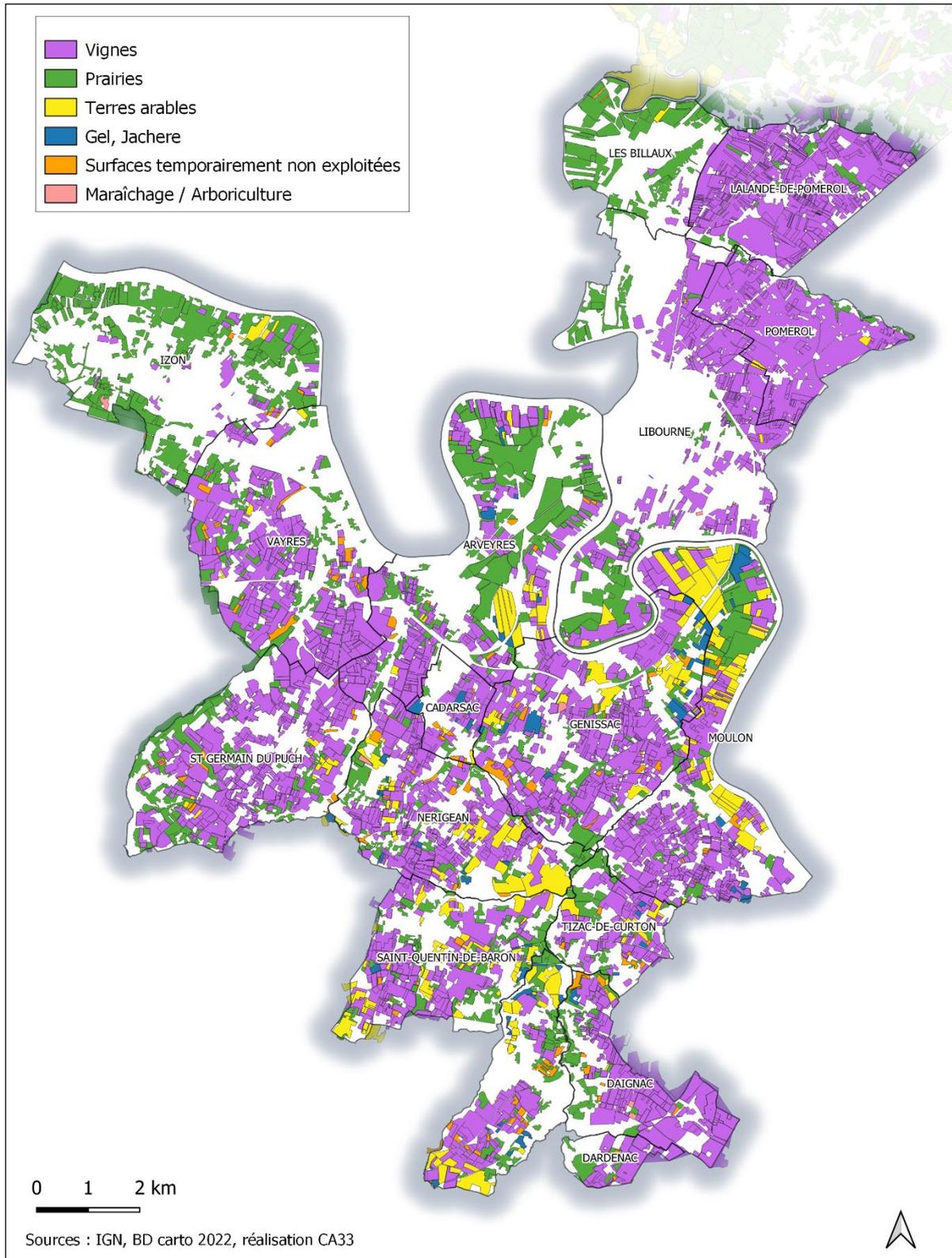
Ces différentes occupations du sol représentent l'ensemble des surfaces agricoles du territoire.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Carte 2 : Localisation des espaces agricoles Cali Nord 2022



Carte 3 : Localisation des espaces agricoles Cali Sud 2022

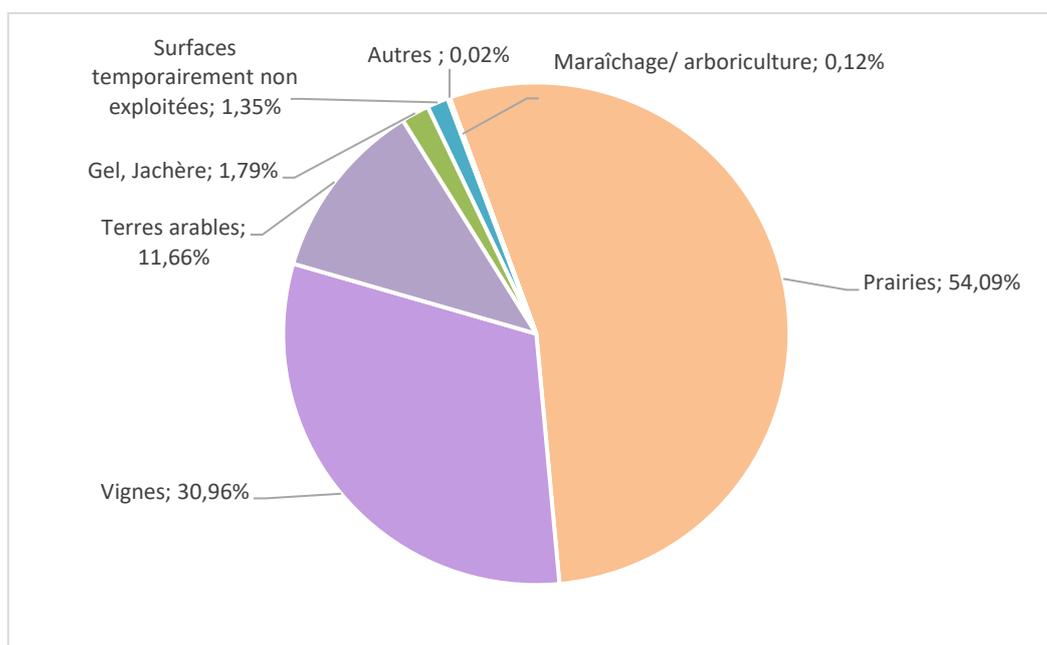


b. Les productions végétales

La répartition des surfaces agricoles est détaillée en fonction de l'occupation du sol.

Tableau 2 : Répartition des surfaces agricoles par occupation du sol

Occupation du sol	Surfaces (ha)	Part par rapport au total des surfaces
Prairies	15 283,55	54,09%
<i>dont Prairies Orthophotos</i>	8 143,98	53,29% des prairies
<i>dont Prairies PAC</i>	7 139,57	46,71% des prairies
Vignes	8 748,18	30,96%
Terres arables	3 295,06	11,66%
Gel, Jachère	505,22	1,79%
Surfaces temporairement non exploitées	382,04	1,35%
Maraîchage / Arboriculture	33,20	0,12%
Autres	6,67	<0,05%
Total	28 254,01	100,00%



Graphique 1 : Répartition des occupations du sol

L'occupation dominante du sol correspond aux **prairies** pour plus de la moitié des surfaces agricoles. Au sein de cette catégorie, nous pouvons noter que 46% correspond à des parcelles déclarées à la PAC. **Le reste concerne les parcelles mises en valeur à travers des contrats de location précaire dont nous avons pu mesurer l'importance au cours des enquêtes et grâce à l'analyse par interprétation de photos satellites.**

Il faut également souligner que certaines exploitations équine ne peuvent pas prétendre aux aides européennes et se retrouvent dans cette catégorie.

Viennent ensuite **les surfaces viticoles pour un tiers des surfaces agricoles totales**.

Plusieurs Appellations d'Origine Contrôlée sont présentes sur le territoire et sont détaillées dans la suite du rapport.

Les terres arables représentent environ 12% des surfaces agricoles du territoire et sont majoritairement situées au Nord du territoire.

Ensuite, **le gel environnemental et les surfaces temporaires** représentent entre 1 et 2% des surfaces agricoles totales.

Enfin, en moindre représentation, nous avons :

- **les surfaces agricoles** qui correspondent au **maraîchage et à l'arboriculture 0,12%**,
- **les autres cultures** correspondant aux **exploitations de niche** (bambou, safran,...) pour moins de 0,05% des surfaces agricoles.

2. Les exploitations agricoles

a. Les types d'exploitations agricoles

Sur le territoire de la Cali, nous avons recensé **605 exploitations agricoles**.

Le RGA de 2020 comptabilise 629 exploitations sur le territoire. La différence peut s'expliquer par le fait que certaines exploitations ont leur siège sur une des communes de la Cali mais l'exploitation même étant en réalité en dehors du territoire étudié.

Il y a par exemple plusieurs exploitations sur Montagne, Lussac, Néac qui ont leur siège domicilié à Libourne.

D'après les données du RGA, 907 exploitations agricoles étaient dénombrées en 2010.

En 10 ans, le territoire a donc vu une perte de presque **300 exploitations agricoles**.

Les exploitations agricoles sont regroupées dans le tableau 3 par type d'activité. Ces données sont issues de la liste que nous avons élaborée selon la méthodologie expliquée au début de ce rapport.

Tableau 3 : Nombre d'exploitations par activité

Types d'exploitations	Nombre	Détail par activité principale	Nombre
VIGNES	433	Vignes	433
ELEVAGES	101	Bovins viande	46
		Chevaux et autres équidés	21
		Vaches laitières	12
		Ovins et caprins	11
		Volailles	11
		Autres animaux	14
GRANDES CULTURES	22	Céréales (à l'exception du riz), de légumineuses et de graines oléagineuses	21
		Plantes à boissons	1
MARAICHAGE	20	Maraîchage	20
HORTICULTURE	5	Horticulture – reproduction de plantes	5
ARBORICULTURE	3	Arboriculture	3
AUTRES	7	Spiruline	2

	Bambou	1
	Osier	1
	Plantes aromatiques (tisanes)	1
	Safran	1
	Ecloserie - élevage d'œufs de poissons	1
TOTAL		605

Lors des enquêtes, nous avons remarqué que plusieurs exploitations ont **différents ateliers de production**.

Par exemple, certaines exploitations viticoles ont également une production animale en atelier secondaire, ou produisent d'autres cultures : grandes cultures, safran, baies de gogi, Plantes à Parfum Aromatiques et Médicinale (PPAM),...

Certaines exploitations viticoles ont aussi des prairies mais qui ne sont pas à destination de l'élevage et qui sont parfois le résultat d'un arrachage de vignes.

Toutes ces exploitations sont catégorisées selon leur activité principale qui est celle de la vigne. Cependant pour les résultats aux enquêtes, nous séparerons les exploitations de vignes et d'élevage des exploitations de vignes exclusivement.

De même, les exploitations d'élevage ont souvent d'autres cultures, comme du fourrage destiné à l'alimentation des bêtes. Toutes ces exploitations sont regroupées dans la catégorie Elevage. Nous avons séparé les exploitations de grandes cultures qui n'ont pas de production animale.

Les élevages d'autres animaux correspondent par exemple à l'apiculture et à l'élevage de chiens et chats.

Le nombre d'exploitations est comparé avec le nombre des surfaces agricoles utilisées par activité dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Comparaison du nombre d'exploitation par activité et des surfaces agricoles

Types d'exploitations	Nombre d'exploitations	Part du nombre d'exploitations / total	Surfaces agricoles	Part des surfaces agricoles/ total
VIGNES	433	71,6%	8 748,18	31,0%
ELEVAGES	101	16,7%	15 283,55	54,1%
GRANDES CULTURES	22	3,6%	3 295,06	11,7%
MARAICHAGE/ ARBORICULTURE	23	3,3%	33,20	0,12%
AUTRES	7	1,2%	6,76	< 0,05%
TOTAL	605	100,0%	28 254,01	100,0%

Les exploitations viticoles représentent **70% des exploitations agricoles** de la Cali. Elles exploitent en revanche seulement **30% des surfaces agricoles totales**.

Les exploitations viticoles sont des exploitations généralement de taille moyenne par rapport aux exploitations d'élevage par exemple, qui vont générer un besoin en Surface Agricole Utile (SAU) plus grand.

Ce territoire a aussi la particularité d'avoir plusieurs petites exploitations viticoles, parfois des doubles actifs, qui amènent leur récolte en cave coopérative.

Les exploitations d'élevage représentent ensuite **17% des exploitations** du territoire. Ce sont, en effet, ces exploitations qui utilisent la plus grande part des surfaces agricoles à savoir **54% de la surface totale**.

22 exploitations de **grandes cultures** soit 3,6% des exploitations sont présentes sur le territoire et occupent 12% de la SAU.

Enfin les exploitations **maraîchères, horticoles et arboricoles** sont moins représentées sur le territoire et génèrent peu de surfaces agricoles, à l'instar des autres **exploitations dites de niche**.

b. Les exploitations agricoles enquêtées

Sur ces 605 exploitations, **496 ont été sollicitées de manière individuelle**, indépendamment des viticulteurs de Pomerol, Lalande-de-Pomerol et Libourne qui ont été conviés à des permanences organisées aux sièges des trois syndicats viticoles.

L'analyse détaillée suivante concerne les réponses individuelles des **221 agriculteurs que nous avons enquêtés** (cf. Méthodologie). Le détail des exploitations enquêtées est précisé par activité dans le tableau ci-dessous.

Tableau 5 : Part des exploitations agricoles enquêtées par activité

Types d'exploitations	Nombre d'exploitations enquêtées	Nombre d'exploitations sollicitées	Part des exploitations enquêtées
VIGNES (hors Lalande de Pomerol, Pomerol et Libourne)	141	324	43,52%
ELEVAGE	52	115	45,22%
GRANDES CULTURES	9	22	40,91%
MARAICHAGE	10	20	50,00%
HORTICULTURE	2	5	40,00%
ARBORICULTURE	2	3	66,67%
AUTRES	5	7	71,43%
TOTAL	221	496	45,00%

Nous avons enquêté au minimum **40% des exploitants agricoles** pour chacune des activités.

Ce panel nous permet d'avoir des résultats assez représentatifs pour chaque type d'exploitation.

Dans la suite du rapport, nous préciserons, lorsque les résultats dépendent des enquêtes individuelles, le nombre d'agriculteurs concernés.

c. Des paysages viticoles contrastés

▪ Les Appellations d'Origine Contrôlées

Le territoire est concerné par 7 Appellations d'Origine Contrôlée (AOC) :

- L'AOC **Bordeaux - Bordeaux Supérieur**, la plus répandue sur le territoire, localisée sur tout le territoire de la Cali ; appellation qui permet d'élaborer du Bordeaux rouge, blanc sec et moelleux, rosé et Crémant de Bordeaux. C'est l'appellation générique de base que l'on peut

revendiquer sur toutes les zones AOC de la Gironde - Le Bordeaux rouge étant le plus revendiqué.

- L'AOC **Crémant de Bordeaux**, qui peut être revendiquée sur les mêmes surfaces que l'appellation **Bordeaux –Bordeaux –Supérieur**.

Les autres AOC se trouvant sur le territoire de la CALI sont :

- L'AOC **Entre-deux-Mers**, au Sud de la Cali et sur la commune d'Izon ; appellation plantée en cépages blancs sur laquelle il est possible de revendiquer les appellations Bordeaux blanc sec et moelleux et Crémant de Bordeaux ;
- L'AOC **Graves de Vayres**, sur la commune de Vayres et sur une partie de la commune d'Arveyres ; appellation plantée en cépages rouges sur laquelle il est également possible de revendiquer les appellations en Bordeaux rouge ou rosé ou bordeaux supérieur rouge et crémant de bordeaux ;
- L'AOC **Saint-Emilion, Saint-Emilion Grand Cru**, qui occupe une partie de Libourne ;
- L'AOC **Pomerol**, sur Pomerol et sur la partie Nord de Libourne ;
- L'AOC **Lalande-de-Pomerol**, exclusivement sur la commune de Lalande-de-Pomerol.

La répartition des aires AOC et des vignes plantées par appellation est représentée sur les cartes 4 et 5.

Nous calculons également les coefficients de remplissage de chaque appellation qui correspondent au pourcentage de surface AOC occupée par la vigne.

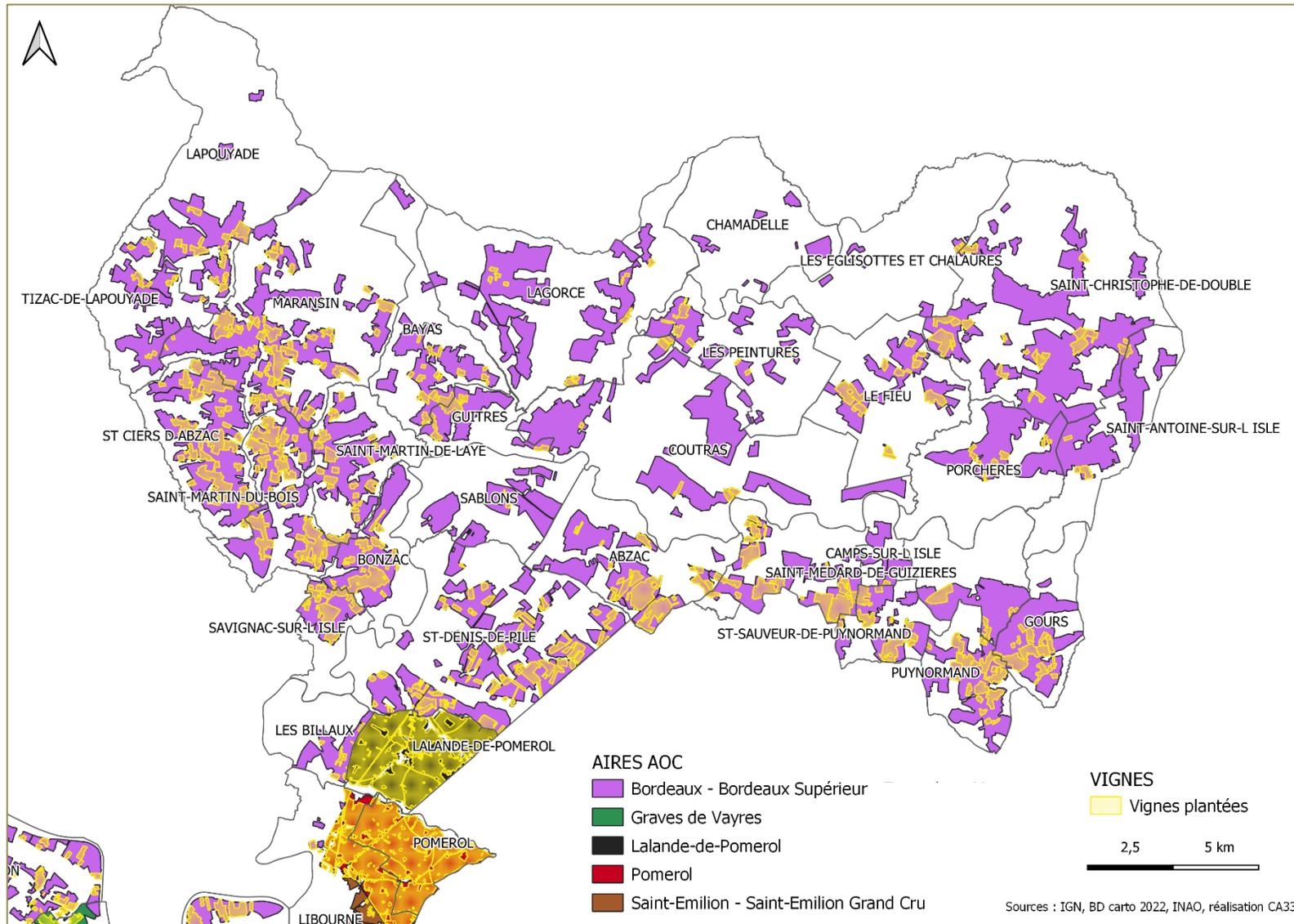
Tableau 6 : Surfaces AOC et plantées par appellation

Appellations	Surfaces vignes plantées	Surfaces aires AOC	Coefficient de remplissage
Bordeaux-Bordeaux Supérieur-Entre-deux-Mers	6 319,27	23 674,99	26,69%
Graves de Vayres	837,69	1 369,05	61,20%
Pomerol	812,46	936,3	86,80%
Lalande-de-Pomerol	649,13	728,03	89,20%
Saint-Emilion	129,63	354,72	36,50%
Total général	8 748,18	23 674,99	36,95%

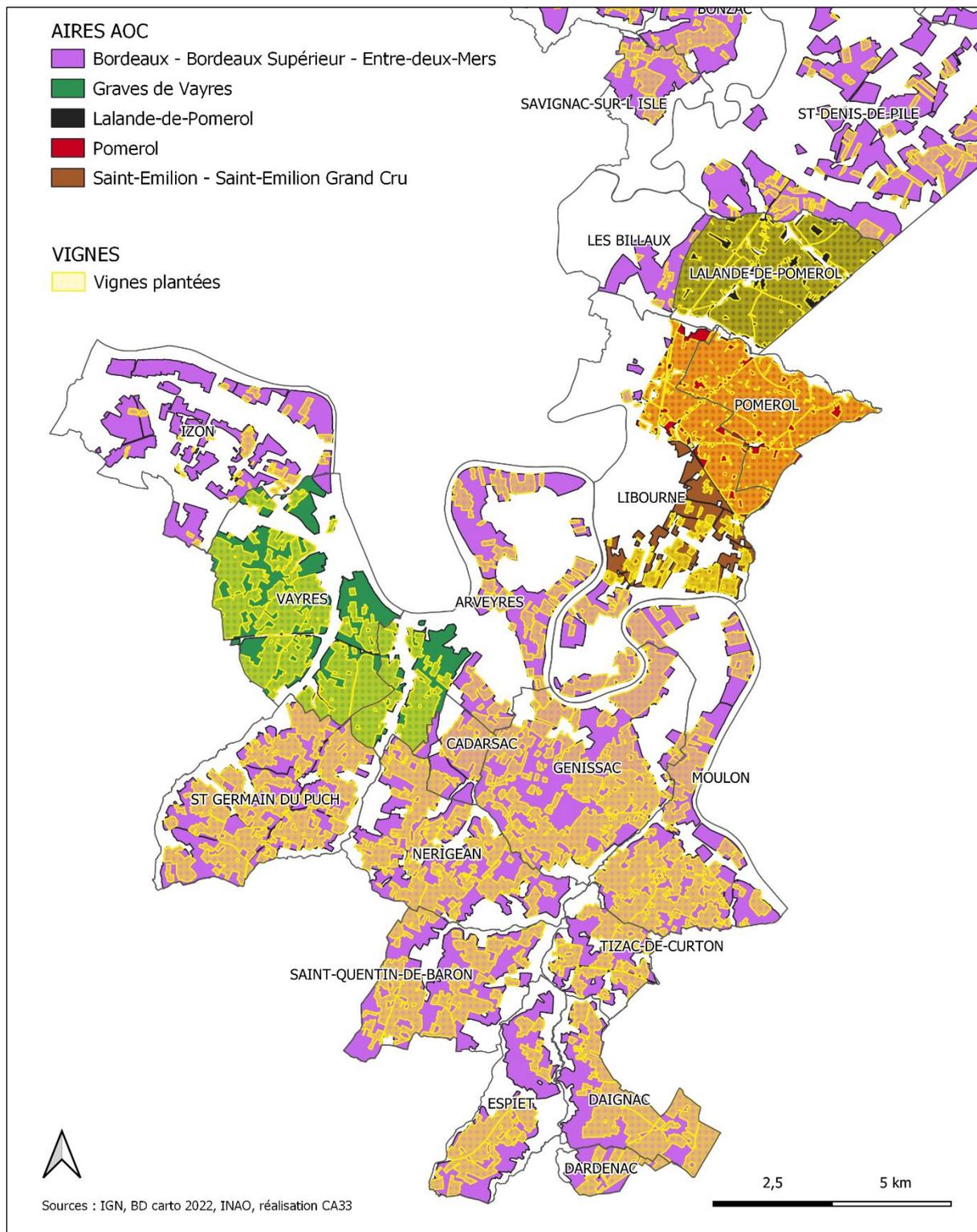
L'INAO a été consultée afin d'avoir les aires d'appellation et les surfaces plantées en vigne.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Carte 4 : Répartition des vignes plantées et des aires d'appellation sur le Nord de la Cal



Carte 5 : Répartition des vignes plantées et des aires d'appellation sur le Sud de la Cali



Sur les cartographies, les parcelles en jaune correspondent aux vignes plantées. En fond, les aires d'appellation sont représentées de couleurs différentes.

Avec l'analyse de la cartographie et du tableau, nous constatons que le coefficient de remplissage est très différent selon les appellations.

Les coefficients des appellations **Lalande-de-Pomerol et Pomerol** avoisinent **les 90% de remplissage**. Ces résultats s'expliquent par la renommée de ces appellations qui assure la prospérité du vignoble. Ces vignes constituent un fort potentiel économique pour le territoire.

L'appellation **Graves de Vayres** a également un coefficient de remplissage important, **d'environ 60%**. Les vins de cette appellation sont peu nombreux (aire d'AOC de 800 hectares) et sont alors plutôt bien valorisés.

Les vignes plantées en AOC **Saint-Emilion** sont peu présentes par rapport aux surfaces de l'aire AOC (coefficient de 30%) malgré la renommée de l'appellation. Cela peut s'expliquer par la localisation sur la ville de Libourne représentant un tissu urbain très dense, toujours classé en AOC Saint-Emilion.

Enfin, l'appellation **Bordeaux-Bordeaux Supérieur** et **Entre-deux-Mers** (pour la partie Sud de la Cali) a un coefficient de remplissage **d'environ 27%**. L'appellation **Bordeaux-Bordeaux Supérieur** est l'appellation la plus présente sur le territoire.

D'après l'analyse cartographique, la part de surfaces plantées en vignes est très importante sur la partie Sud du territoire, où les viticulteurs peuvent prétendre à la fois à l'appellation **Bordeaux-Bordeaux Supérieur et Entre-deux-Mers**.

Plusieurs caves coopératives sont à proximité pour mettre en commun les opérations de vinification, stockage et vente du vin.

L'appellation **Crémant de Bordeaux** couvre les mêmes surfaces que l'appellation **Bordeaux-Bordeaux Supérieur** mais reste moins revendiquée.

▪ **Un contexte de crise**

Cette partie repose sur le déclaratif des **141 viticulteurs** parmi les 221 agriculteurs enquêtés qui ont accepté de répondre à l'enquête.

Les constats énoncés dans ce paragraphe ne sont pas issus d'une question précise mais d'un ressenti général des enquêtés et des remarques que les agriculteurs pouvaient partager à la fin du questionnaire.

Nous constatons des différences notables entre les viticulteurs généralement en appellation **Bordeaux - Bordeaux Supérieur**, et les viticulteurs des autres appellations.

Les premiers sont nettement plus touchés par la crise viticole et nous ont énoncé plusieurs faits permettant d'en témoigner :

- Certaines caves coopératives sont en retard de paiement depuis plusieurs mois, voire des années.
- Une part non négligeable des viticulteurs ont une autre activité pour pallier les difficultés financières.
- Beaucoup de viticulteurs, qu'ils soient proches de la retraite ou non, se donnent un ou deux ans avant d'arrêter.
- Certains enfants qui étaient censés reprendre l'exploitation, ne reprennent plus face à la crise viticole.

- Nous avons des viticulteurs qui abandonnent leur ferme. Les propriétaires à la retraite se retrouvent avec des vignes dont ils ne savent pas quoi faire et n'arrivent pas à trouver d'autres fermiers.

Dans ces cas-là, la question du devenir de la vigne se pose ; l'abandon des vignes entraînant, de fait, de réels risques sanitaires.

d. Une terre d'élevage et de cultures

Le territoire de la Cali dénombre **101 exploitations dont l'activité principale est celle d'élevage (dont 21 exploitations équinnes)**.

Les principaux ateliers d'élevage sont détaillés dans le tableau ci-dessous. Nous avons accès à ces données car les animaux doivent faire l'objet d'une déclaration obligatoire auprès de l'Etablissement Départemental de l'Elevage (EDE).

Certaines exploitations peuvent avoir **plusieurs types d'animaux** et donc plusieurs ateliers d'élevage, le nombre total d'ateliers est alors supérieur au nombre d'exploitation.

De même, certaines exploitations ont une autre activité principale (exploitations viticoles, de grandes cultures, maraichères,...) mais ont un ou plusieurs ateliers d'élevage en activité secondaire.

Tableau 7 : Principaux ateliers animaux sur le territoire

Elevage	Nombre d'ateliers	Nombre de bêtes
Bovins viande	69	5136
Ovins	20	1549
Bovins lait	17	1595
Volailles	11	Non communiqué
Caprins lait/viande	4	114
Total	121	8394

La production animale la plus importante sur le territoire est celle des **bovins viande**.

Traditionnellement, le territoire correspondait à une terre d'élevages qui étaient principalement à **vocation laitière**.

Cette tradition laitière était, entre autres, liée à l'appellation **Poitou-Charentes** à laquelle pouvaient prétendre les élevages sur les communes limitrophes des départements de Charente et Charente Maritime et qui garantissait une meilleure valorisation du lait.

La disparition de la laiterie Leche Pascual à Montauban combinée à la crise laitière a entraîné une disparition inexorable des producteurs laitiers à l'image des exploitations laitières du département.

Ces derniers étaient essentiellement présents sur la partie Nord du territoire dans les vallées de l'Isle et de la Drone.

Aujourd'hui, les exploitations laitières restantes (**17 ateliers bovins lait**) sont principalement des exploitations modernes équipées d'outils facilitant le travail (robot de traite par exemple).

Certaines de ces exploitations se sont donc converties **en bovins viande** suivant une filière bien organisée.

La présence d'un abattoir de proximité à Montguyon permet, en outre, d'envisager une distribution en circuits courts.

Ce secteur présente également l'avantage d'avoir quelques vétérinaires et négociants de bestiaux même si cela reste insuffisant.

Dans ces vallées, certaines zones correspondent également à des terres où seul l'élevage, en termes d'agriculture, **répond parfaitement aux contraintes (en zone inondable par exemple)**.

Pour les autres élevages, on note une production relativement importante de veaux sous la mère qui correspond à de petites unités d'élevage souvent associées à une double activité.

Récemment on assiste à une multiplication d'ateliers de volailles de chair proposés par des porteurs de projets extérieurs au territoire sur le Nord de la Cali.

A l'inverse, il existe peu d'élevages ovins mais ceux présents sont de taille conséquente parmi les cheptels les plus importants du département.

On dénombre aussi très peu de productions laitières caprines et aucune exploitation de caprins viande et porcins. De la même manière, il y a un déficit très important en matière de volailles pondeuses.

Une autre part des exploitations laitières s'est reconvertie exclusivement en **exploitations de grandes cultures** du fait des possibilités d'irrigation.

Ces exploitations sont souvent de grande taille et axées sur une production de **maïs**.

Curieusement, il existe des petites unités de production de céréales voire de fourrage exclusivement commercialisées en **circuits courts** auprès de la population locale pour les basse-cours.

Nota bene : les exploitations de vignes et d'élevage

Certaines exploitations viticoles ont un atelier secondaire d'élevage.

Pour la suite du rapport, nous précisons grâce aux enquêtes la part d'exploitations viticoles avec un atelier d'élevage.

Type d'exploitation	Nombre enquêtés	Part sur le total
VIGNES	127	90,1%
VIGNES/ELEVAGE	14	9,9%
TOTAL	141	100,0%

9,9% des exploitations viticoles enquêtées ont un ou plusieurs ateliers de production animale.

Pour certains résultats de l'enquête, nous séparerons les types d'exploitations qui n'ont pas les mêmes caractéristiques.

e. Les exploitations de niche

Le territoire de la Cali a également des exploitations dont **l'activité est dite de niche**. Leur production se démarque des productions végétales et animales vues plus haut.

Il peut s'agir d'une activité principale ou d'une activité secondaire leur permettant un revenu complémentaire.

Les exploitations dont l'activité principale est une activité de niche sont répertoriées au tableau ci-dessous.

Exploitations de niche	Nombre
Spiruline	2
Bambou	1
Osier	1
Plantes aromatiques (tisanes)	1
Safran	1
Ecloserie - élevage d'œufs de poissons	1
Total	7

A ces 7 exploitations de niche, nous pouvons ajouter les ateliers secondaires de niche mis en place sur des exploitations existantes.

Par exemple, un autre atelier de **safran** est présent sur une exploitation viticole. De la même façon, un atelier **d'élevage d'escargots** est venu compléter la production de vignes sur une autre exploitation.

D'autres exploitations qui n'étaient pas comptabilisées dans la catégorie « Autres » peuvent également être qualifiées de niche.

Par exemple, une exploitation horticole est spécifiquement dédiée à la production de chrysanthème. Concernant les exploitations d'élevage, nous pouvons remarquer des productions animales qui sortent de l'ordinaire avec l'élevage de **lapins**, de **moutons d'Ouessant** (pour le pâturage des espaces verts, entre autres), et la production **de lait de jument**.

Ces ateliers permettent de diversifier les exploitations agricoles et d'ouvrir de nouveaux marchés. La commercialisation de ces productions se fait généralement en **circuits courts**.

Les activités de niche sont relativement récentes et tendent à se développer. Des porteurs de projets de niche peuvent être à la recherche d'un terrain qui représente parfois peu de surfaces agricoles. Ces activités sont intéressantes pour la dynamique du territoire.

Ces résultats ne sont pas forcément exhaustifs, il est possible que d'autres ateliers de niches soient présents sur des exploitations agricoles que nous n'avons pas enquêtées.

3. Les exploitants agricoles

a. Répartition des exploitants

La répartition des sièges d'exploitation est détaillée par commune sur le tableau et sur la carte ci-dessous.

Tableau 8 : Nombre de sièges d'exploitation par commune

Communes	Nombre de sièges d'exploitation
ABZAC	11
ARVEYRES	26
BAYAS	8
BONZAC	8
CADARSAC	6

CAMPS SUR L'ISLE	1
CHAMADELLE	1
COUSTRAS	27
DAIGNAC	11
DARDENAC	2
ESPIET	5
GENISSAC	33
GOURS	6
GUITRES	7
IZON	9
LAGORCE	9
LAPOUYADE	13
LE FIEU	10
LES BILLAUX	3
LES EGLISOTTES ET CHALAUDES	8
LES PEINTURES	12
LALANDE DE POMEROL	28
LIBOURNE	33
MARANSIN	22
MOULON	18
NERIGEAN	18
POMEROL	48
PORCHERES	5
PUYNORMAND	7
SABLONS	8
SAVIGNAC DE L'ISLE	6
SAINT-ANTOINE-SUR-L'ISLE	8
SAINT-CHRISTOPHE-DE-DOUBLE	14
ST CIERS D ABZAC	19
SAINT DENIS DE PILE	32
ST GERMAIN DU PUCH	22
SAINT-MARTIN-DE-LAYE	8
SAINT-MARTIN-DU-BOIS	11
SAINT-MEDARD-DE-GUIZIERES	16

SAINT-QUENTIN-DE-BARON	18
ST SAUVEUR DE PUYNORMAND	7
ST SEURIN SUR L'ISLE	3
TIZAC DE CURTON	8
TIZAC DE LAPOUYADE	10
VAYRES	20
TOTAL	605

Toutes les communes ont au moins une exploitation agricole.

Le nombre d'exploitations varie entre 1 et 48 par commune.

Pomerol est la commune avec le plus d'exploitations agricoles. **Génissac, Libourne et Saint-Denis de Pile** suivent avec plus de 30 exploitations pour chacune.

Chamadelle et Camps sur l'Isle sont les communes avec le moins d'exploitations : une seule exploitation chacune puis **Dardenac** avec deux exploitations agricoles.

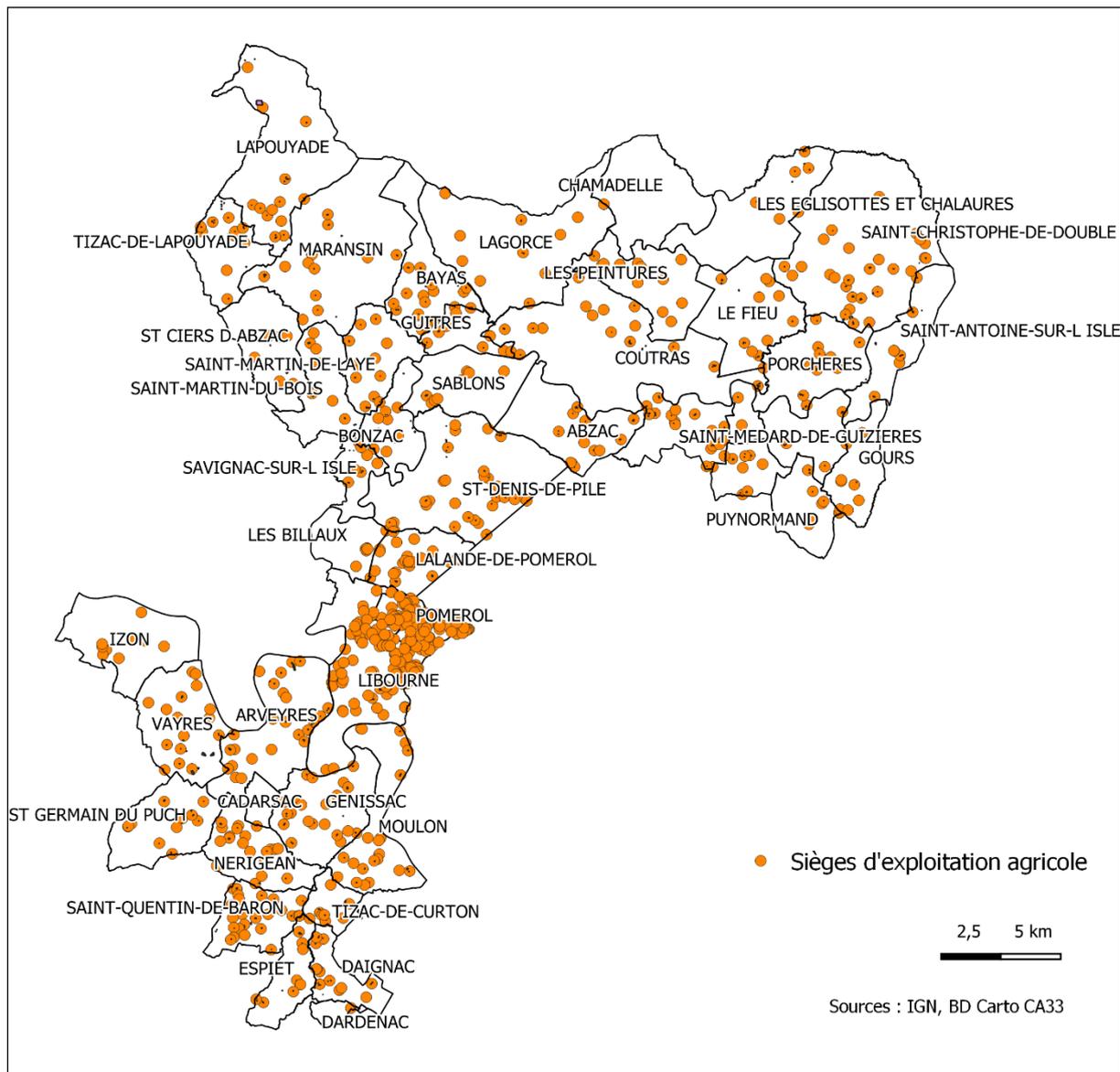
Entre ces deux extrêmes, les autres communes ont un nombre variable d'exploitations ; en moyenne les communes de la Cali ont 13 exploitations.

La cartographie permet de constater les zones les plus denses en exploitations agricoles.

Cela concerne surtout les communes du Sud de la Cali, très viticoles, et en particulier la commune de Pomerol.

A l'inverse, les exploitations agricoles sur les communes du Nord de la Cali apparaissent moins denses sur la carte.

Carte 6 : Cartographie des sièges d'exploitation

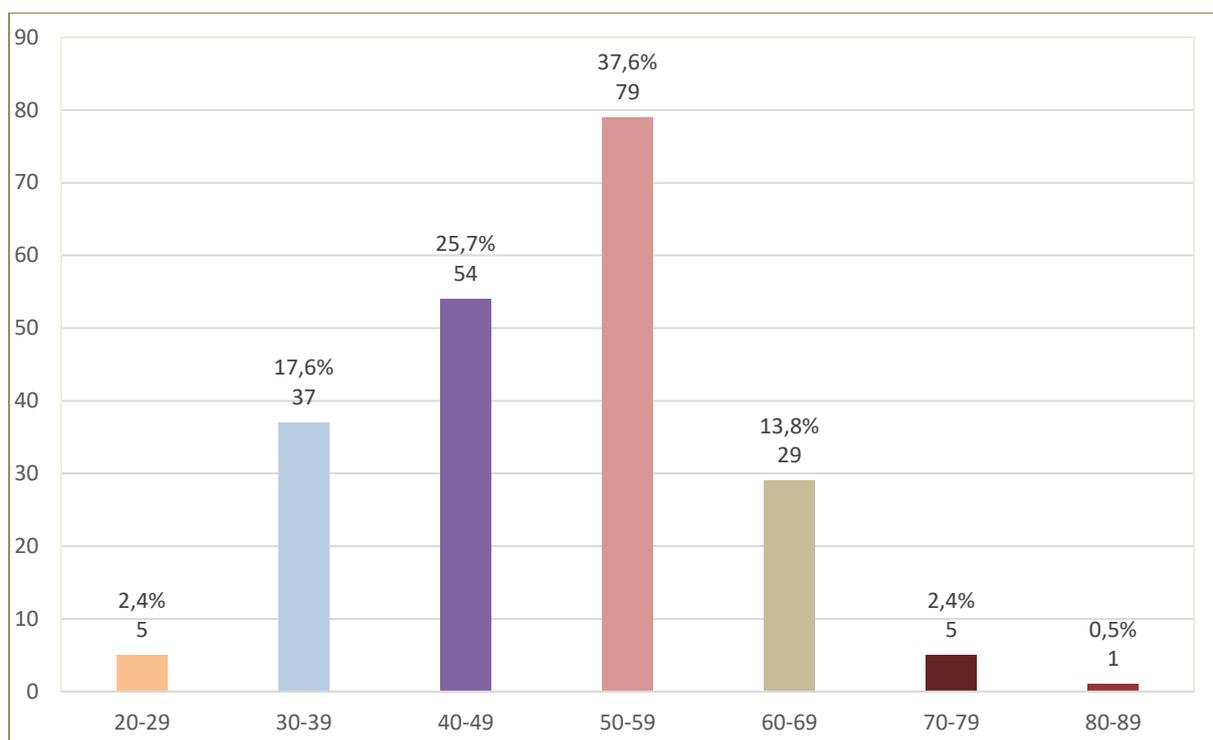


b. L'âge des exploitants

Cette partie repose sur le déclaratif des 221 agriculteurs qui ont accepté de répondre à l'enquête.

Parmi les 221 exploitants ayant répondu à l'enquête, nous avons les données d'âge pour 110 d'entre eux. Certains ont répondu en tant que société et sont donc qualifiés sans âge.

Les âges des exploitants enquêtés sont compris entre 23 ans et 82 ans et leur répartition est représentée par tranche de 10 ans sur le graphique ci-dessous.



Graphique 2: Part des exploitations par classe d'âge

La catégorie d'âge la plus représentée est celle des **50-59 ans pour 37,6% des exploitants interrogés**. Ensuite les **40-49 ans** représentent 25,7% des enquêtés et nous avons les **30-39 ans** et les **60-69 ans** pour respectivement 18% et 14% des exploitants.

En moindre représentation, nous retrouvons les **20-29 ans** qui constituent seulement 2,4% des exploitants agricoles enquêtés. La population agricole jeune est très peu présente parmi les exploitants enquêtés ce qui constitue une problématique importante à court terme de l'avenir de l'agriculture sur le territoire.

La part des **plus de 70 ans** correspond également à 2,4% des exploitants enquêtés.

Ces résultats donnent une moyenne d'âge de 49,7 ans.

c. La pérennité des exploitations

79 exploitants agricoles de plus de 55 ans et ont été interrogés sur leur succession. Cela représente un tiers des exploitants agricoles enquêtés qui va cesser son activité d'ici 5 à 10 ans (35%).

20 d'entre eux ont une succession assurée et ont le projet de transmettre leur exploitation à un ou des membres de leur famille.

Hors cadre familial, la succession s'avère plus compliquée et nécessite de mettre en relation les cédants et les porteurs de projets.

L'incertitude liée à la succession concerne alors **75% des agriculteurs enquêtés de plus de 55 ans**, ce qui représente 26% du total des exploitants enquêtés.

Nous avons calculé des degrés d'incertitude de transmission de l'exploitation en fonction de leur âge et de leurs réponses au questionnaire.

Méthodologie : Calcul du degré d'incertitude de transmission

Lors du questionnaire, les exploitants de plus de 55 ans pouvaient qualifier leur succession selon les choix de réponses ci-dessous (cf annexe 1) :

- « - Succession assurée
- - Succession incertaine
- - Ne sait pas
- - Succession non assurée »

En fonction de leur réponse, nous avons attribué des points liés à leur qualification de la transmission.

Par exemple, pour la réponse « Succession incertaine » nous donnons un point d'incertitude de 1 et pour la réponse « Succession non assurée », 3 points.

A ces points, nous ajoutons des points d'incertitude en fonction de l'âge. Plus l'âge est élevé plus la note sera élevée.

Le total nous donne un degré d'incertitude de transmission de l'exploitation (tableau 16).

Tableau 9 : Calcul du degré d'incertitude de transmission de l'exploitation

Age	Note liée à l'âge	Qualification de la succession	Note "qualification de la transmission"	Degré d'incertitude
55-60 ans	1	Succession incertaine	1	2
		Ne sait pas	2	3
		Succession non assurée	3	4
60-65 ans	2	Succession incertaine	1	3
		Ne sait pas	2	4
		Succession non assurée	3	5
65-70 ans	3	Succession incertaine	1	4
		Ne sait pas	2	5
		Succession non assurée	3	6
> 70 ans	4	Succession incertaine	1	5
		Ne sait pas	2	6
		Succession non assurée	3	7

Les résultats des enquêtes sont détaillés dans les tableaux 6 et 7.

Tableau 10 : Réponse à la question "Avez-vous une succession..." en fonction de l'âge de l'exploitant agricole

Age de l'exploitant agricole	Incertaine	Ne sait pas	Non assurée
55-59 ans	5	7	24
60-64 ans	3	3	10
65-69 ans	0	1	2
70 ans et plus	0	0	4

Tableau 11 : Nombre d'exploitants et surfaces agricoles en fonction du degré d'incertitude de transmission

Degré d'incertitude de transmission de l'exploitation	Nombre d'exploitants	Surfaces concernées (en ha)
2	5	421,0
3	10	131,2
4	27	916,9
5	11	511,6
6	2	60,0
7	4	90,8
Total	59	2 131,5

Au total, **2 131,5 hectares, soit 7,5% des surfaces agricoles** de la Cali correspondent à des surfaces potentiellement libérables d'ici 5 à 10 ans et concernent un quart des exploitants agricoles enquêtés. Le degré d'incertitude le plus haut correspond à des exploitations dont la succession est très incertaine. 14 futurs cédants ont déclaré qu'ils souhaitaient un accompagnement dans la transmission de leur exploitation.

Les autres n'ont pas exprimé ce besoin de manière directe car dans la plupart des cas, ils ne se posent pas la question et n'anticipent pas la transmission de leur exploitation.

La transmission représente un **réel travail de médiation et d'empathie** et nécessite une enquête plus approfondie auprès des exploitants concernés.

La notion de transmission est donc un enjeu fort sur le territoire de la CALI.

4. L'organisation économique des exploitations

Cette partie repose sur le déclaratif des 221 agriculteurs qui ont accepté de répondre à l'enquête. Les cas de Libourne, Pomerol et Lalande-de-Pomerol sont traités à part dans des encadrés violets.

a. Statut des exploitants et forme juridique des exploitations

La majorité des agriculteurs enquêtés ont le statut de chef d'exploitation.

Cependant **15% des répondants** sont, soit chef d'exploitation à titre secondaire, pour 17 d'entre eux, soit cotisant solidaire pour 17 autres également.

Ces 15% ont alors une autre activité en plus de celle liée à l'exploitation agricole.

Les activités énoncées sont très diverses et pas toujours liées au monde agricole.

Par exemple, nous avons eu le retour de personnes en reconversion, qui gardent dans un premier temps leur métier d'origine et sont, entre autres, architectes, psychologues, enseignants, salariés dans un bureau d'études ou dans l'agroalimentaire,...

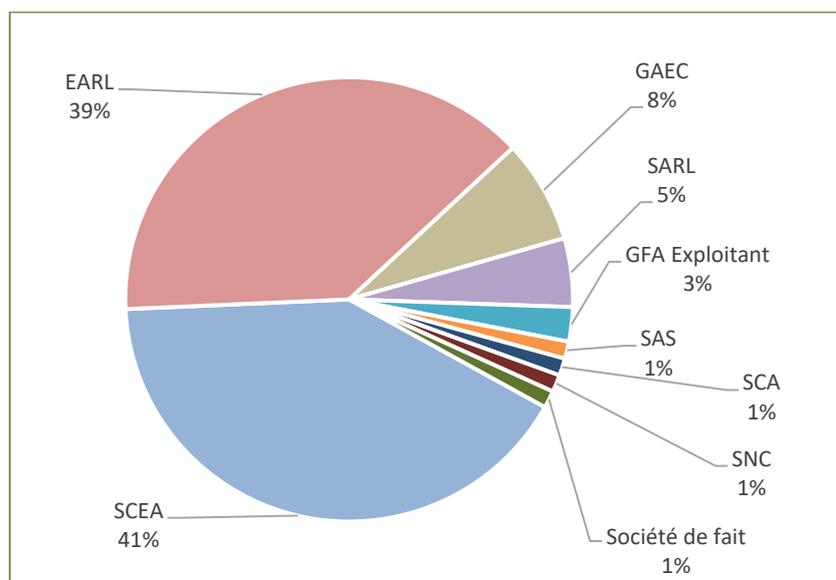
D'autres sont doubles actifs afin d'avoir un revenu complémentaire. Nous avons eu certains cas d'exploitants agricoles qui travaillaient en tant que salarié à temps partiel dans une autre entreprise agricole car les revenus de leur propre exploitation ne leur permettaient pas d'en vivre.

Concernant les statuts juridiques des exploitations, nous avons enquêté **80 sociétés soit 36%** du total enquêté.

Le reste correspond aux exploitations en nom propre qui constituent en effet la forme juridique la plus importante par rapport aux exploitations enquêtées sur le territoire.

Les formes sociétaires sont détaillées dans le graphique ci-dessous.

Les statuts juridiques des sociétés les plus représentés sont **l'Exploitation Agricole à Responsabilité Limitée (EARL)** et **la Société Civile d'Exploitation Agricole (SCEA)** pour environ 40% chacun.



Graphique 3 : Formes sociétaires des exploitations agricoles enquêtées

Ces deux statuts permettent notamment de s'installer avec un ou plusieurs associés. L'EARL se rapporte à l'activité agricole et peut avoir un seul associé tandis que la SCEA a pour objet l'exploitation agricole et doit être constituée de minimum 2 associés.

Les 20% restants correspondent à différentes formes sociétaires :

- le **Groupement Agricole d'Exploitation En Commun (GAEC)**, 8%

Il est constitué d'exploitants agricoles qui travaillent ensemble dans des conditions analogues à une exploitation individuelle. Chacun est considéré chef d'exploitation.

- la **Société à Responsabilité Limitée (SARL)**, 5%.

Elle a pour principal objectif de limiter la responsabilité des associés.

- Le **Groupement Foncier Agricole (GFA)**, 3%.

Il permet de conserver le patrimoine foncier en dehors de l'exploitation. Dans le cas d'un GFA familial, le statut permet à l'exploitant de transmettre son patrimoine foncier sans le démembrement. Le GFA d'investissement a pour vocation d'acquérir des terres agricoles et de les mettre à disposition des agriculteurs de manière durable.

- et pour 1% chacun : **une Société Civile Agricole (SCA)**, **une Société en Nom Collectif (SNC)** et **une Société de fait**.

La société de fait correspond à des personnes physiques ou morales n'ayant pas exprimé leur volonté de constituer une société mais se comportant "de fait" comme des associés.

Les cas de Libourne, Pomerol et Lalande-de-Pomerol

Les exploitations viticoles de ces trois communes sont en majorité des formes sociétaires contrairement aux autres exploitations de la Cali.

b. Organisation de la main d'œuvre

En dehors de Libourne, Pomerol et Lalande de Pomerol, **144 exploitations agricoles, soit 65% des exploitations enquêtées**, sont employeurs de main d'œuvre.

Pour 27% de ces exploitations, la main d'œuvre correspond exclusivement au recours à des prestataires extérieurs.

Les 105 autres exploitations agricoles ont de la main d'œuvre salariée à temps complet et/ou à temps partiel et 70% d'entre elles la complètent par le recours aux prestataires extérieurs.

Au total, nous avons donc plus d'exploitations agricoles qui emploient de la main d'œuvre via des prestataires extérieurs (109) que des exploitations qui ont des salariés agricoles à temps complet ou partiel (105).

Le recours à des prestataires extérieurs est une solution qui permet un accès ponctuel à une main d'œuvre qualifiée. Ceci permet également une meilleure maîtrise des coûts de revient.

En termes de nombres de salariés **Equivalents Temps Plein (ETP)**, les communes de la Cali emploient **1322 salariés agricoles**. Cela représente en moyenne **30 ETP par commune**.

Sur la commune de Lapouyade, une exploitation employant un nombre important de salariés est à noter. C'est le cas de la structure appartenant au groupe Rougeline qui utilise la chaleur produite par le centre d'enfouissement d'ordures ménagères de Lapouyade.

Cette exploitation de serres de tomates emploie environ 50 ETP.

Les cas de Libourne, Pomerol et Lalande-de-Pomerol

Les exploitations viticoles de ces trois communes emploient à elles seules environ 500 Equivalents Temps Plein (ETP) en production directe soit quasiment un tiers des salariés agricoles de l'ensemble de la Cali. Elles sont une véritable locomotive de la filière viti-vinicole du Libournais en termes d'emplois directs mais aussi dérivés.

Le cas des CUMA

Sur le territoire de la CALI, 24% des exploitations enquêtées font partie d'une Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole (CUMA).

Une CUMA regroupe des agriculteurs qui investissent ensemble dans du matériel et s'organisent pour utiliser ces équipements sur leur exploitation.

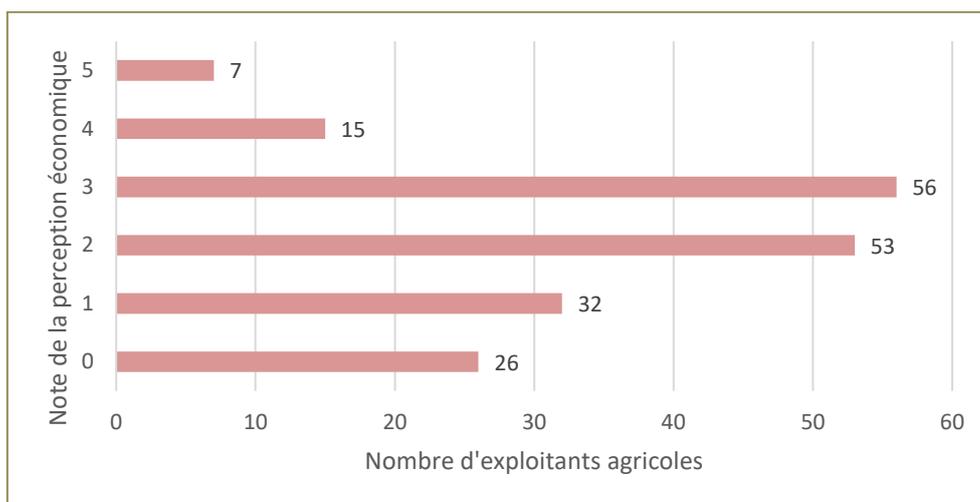
Cela concerne essentiellement les exploitations d'élevage, de viticulture et de grandes cultures.

c. Santé économique des exploitants

La situation économique de l'exploitation a été abordée lors des entretiens. Nous avons interrogé les exploitants, non pas sur leur chiffre d'affaires mais sur **leur perception de la santé économique de l'exploitation**.

S'ils le souhaitent, ils pouvaient donner une note entre 0 et 5 (5 étant la meilleure note) pour exprimer leur ressenti ainsi qu'un commentaire général.

Sur les 221 exploitants enquêtés, 173 ont accepté de répondre à cette question.



Graphique 4: Répartition des notes de la perception économique de l'exploitation

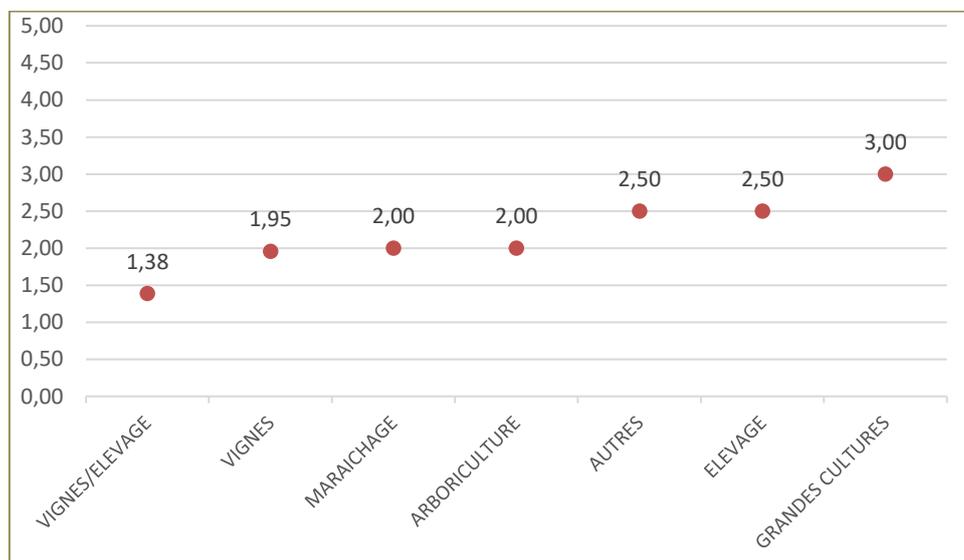
La moyenne générale de la santé économique des exploitations, toutes activités confondues est de **2,1**.

Le nombre de notes attribuées entre 0 et 2 est considérable et révèle de nombreuses difficultés économiques chez les exploitants agricoles.

Dans les commentaires, beaucoup parlent de mévente, d'augmentation des coûts et de contraintes liées aux aléas climatiques.

Pour les notes nulles, certains font part de bilans négatifs, d'absence totale de rentabilité et de travail à perte.

La moyenne est précisée en fonction des activités dans le graphique ci-dessous.



Graphique 5: Moyennes de la perception économique en fonction des activités

Les exploitations viticoles sont celles qui ont une moyenne de la perception de leur santé économique la plus basse : **1,38 pour les exploitations de vignes et d'élevage et 1,95 pour les exploitations de vignes seulement.**

Ces résultats reflètent bien la présence de la **crise viticole** sur ce territoire.

Les exploitations maraîchères et arboricoles ont également des moyennes assez basses, 2 sur 5, à l'image de la perception économique générale des exploitations du territoire.

Au-dessus de la moyenne, nous avons les autres exploitations de niche et les exploitations d'élevage et de grandes cultures, avec pour ces dernières la meilleure moyenne (3 sur 5).

Les cas de Libourne, Pomerol et Lalande-de-Pomerol

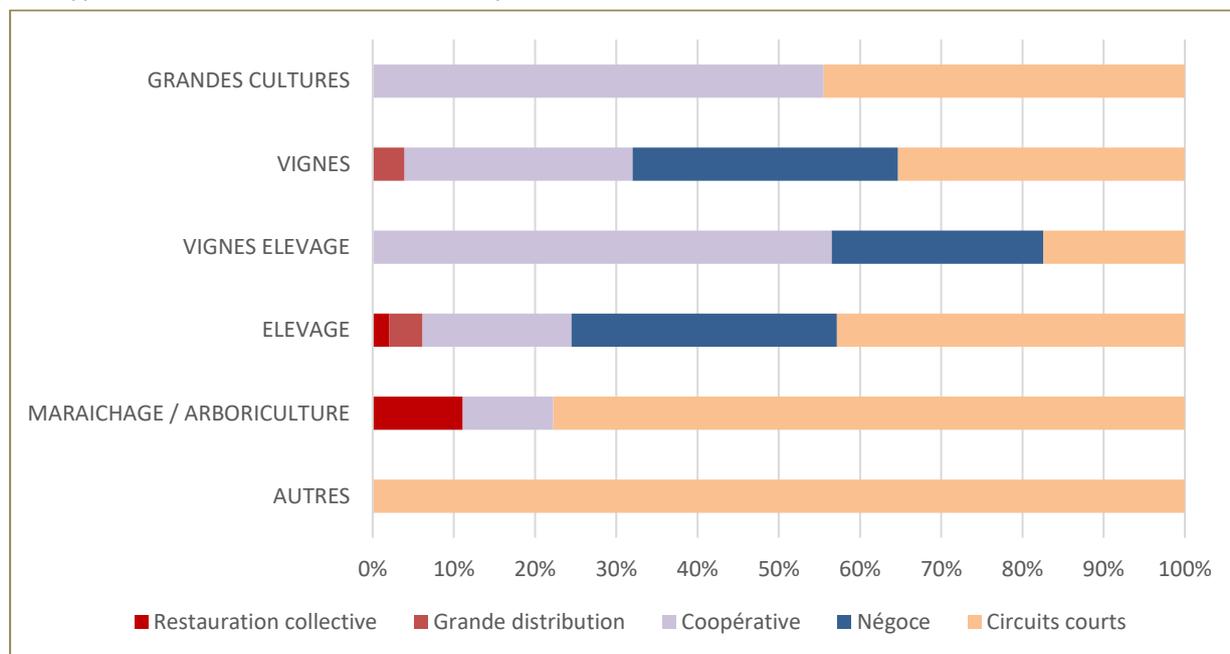
Les viticulteurs de ces trois communes ayant participé aux permanences n'ont pas de remarques particulières sur la santé économique de leur exploitation. Ils ont en général une bonne perception de la situation économique de leur exploitation.

Certains s'inquiètent des contraintes liées aux traitements phytosanitaires et d'évolution réglementaire pouvant contraindre fortement la culture de la vigne.

d. La commercialisation

▪ **Les types de circuits de commercialisation**

Les exploitants agricoles ont été interrogés sur leurs principaux circuits de commercialisation. La part des types de circuits courts est détaillée par activité dans le tableau ci-dessous.



Graphique 6 : Répartition des circuits de commercialisation par activité

En vert, sont représentés les circuits courts qui correspondent à des circuits dans lesquels intervient au maximum un intermédiaire entre le producteur et le consommateur.

Les exploitations dites de « niche » utilisent exclusivement ce type de circuits en vendant par exemple directement sur leur exploitation ou lors de marchés.

Le maraîchage et l'arboriculture passent également en grande majorité par les circuits courts : vente à la ferme, vente aux particuliers via des sites internet, vente sur les marchés, vente aux professionnels de la restauration.

Les circuits courts représentent également environ **40%** des débouchés pour les exploitations d'élevage et de grandes cultures.

Certaines exploitations de grandes cultures vendent directement aux particuliers ou par exemple auprès de la population locale pour les basses-cours.

La vente des produits via des coopératives, en **jaune**, concerne les exploitations de vigne, d'élevage et de grandes cultures.

Une dizaine de cave coopératives viticoles sont présentes au Nord et au Sud du territoire et permettent aux viticulteurs de mettre en commun certaines tâches, en particulier liées à la vinification.

Pour le maraîchage, il y a quelques débouchés en coopératives, mais celles-ci ne sont pas présentes sur le territoire.

Le négoce, représenté en **bleu**, est un circuit de commercialisation reposant sur l'achat-revente. Il concerne les exploitations de vignes et d'élevage. Pour les exploitations d'élevage, ce sont des marchands de bestiaux qui s'occupent de la commercialisation.

La grande distribution, en **orange**, est peu représentée sur le territoire avec une faible part des circuits de commercialisation des exploitations de vignes et de celles d'élevage.

Enfin, la restauration collective, en **rouge**, reste aujourd'hui un débouché peu utilisé sur le territoire et concerne surtout les exploitations maraîchères. Une exploitation d'élevage commercialise des volailles de chair en restauration collective.

- **Les équipements spécifiques**

Les agriculteurs enquêtés ont été interrogés sur leurs équipements spécifiques.

Les chais

Sur les 141 viticulteurs enquêtés, **83 ont affirmé avoir un chai ce qui représente 58,9%** des viticulteurs. Les autres, environ 40% des enquêtés ne vinifient pas leur production et commercialisent leurs raisins, en cave coopérative par exemple.

Les points de vente

Concernant les points de vente sur exploitation, **18%** des exploitants agricoles déclarent en avoir un sur leur site d'exploitation.

Certains exploitants n'ont pas réellement de point de vente en tant que tel mais peuvent quand même vendre une part de leur production sur leur exploitation. Ils peuvent avoir des étals à l'extérieur ou, par exemple pour les exploitations viticoles, recevoir de manière ponctuelle des clients directement au chai.

Nous comptabilisons les points de vente qui nécessitent la mise en place de normes Etablissement Recevant du Public (ERP).

Les Etablissements Recevant du Public (ERP) sont des bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes extérieures sont admises. Certains exploitants agricoles développent des points de vente dans lesquels l'accueil du public se fait dans un local intérieur dédié.

Tableau 12 : Part des points de vente par activité

Types d'exploitations	Nombre de points de vente	Nombre d'exploitations enquêtées	Part des points de vente sur le total enquêté
VIGNES	26	141	18,4%
ELEVAGES	10	52	19,2%
MARAICHAGE	3	10	30,0%
HORTICULTURE	1	2	50,0%
TOTAL	40	221	18,1%

18,4% des exploitations viticoles ont un point de vente. Les autres exploitations viticoles, hors celles qui n'ont pas de chai, peuvent recevoir occasionnellement du public sur leur exploitation et vendre une part de leur production en bouteilles.

Les élevages qui vendent leur production directement sur leur exploitation, pour **19%** d'entre eux, vendent la viande en caissette, découpée soit par un prestataire extérieur soit sur place s'ils ont un atelier de transformation.

Enfin, certaines exploitations maraîchères et horticoles vendent également via un point de vente sur leur exploitation, pour, respectivement, **30% et 50%** d'entre elles.

Les ateliers de transformation

Sur les 221 exploitants agricoles enquêtés, il y en a peu qui transforment leur production directement sur leur exploitation. Ils représentent environ **6% des exploitants enquêtés**.

Tableau 13 : Part des ateliers de transformation par activité

Types d'exploitations	Nombre d'ateliers de transformation	Nombre d'exploitations enquêtées	Part des points de vente sur le total enquêté
ELEVAGES	9	52	17,3%
MARAICHAGE	1	10	10,0%
AUTRES	3	7	42,9%
TOTAL	14	221	6,3%

Ce sont essentiellement les exploitations d'élevage avec des ateliers de découpe. Une exploitation de bovin viande sur Maransin propose également de la **prestation de découpe** pour les autres éleveurs. Cet atelier contribue à développer la vente directe de viande en caissette sur le territoire.

Certaines exploitations de niche transforment leur production sur leur exploitation, par exemple pour le safran et la spiruline.

La transformation par des prestataires extérieurs

Les prestataires extérieurs offrent des solutions pour la découpe ou pour la transformation de leur production pour les exploitants agricoles qui n'ont pas d'ateliers de transformation.

31 exploitants agricoles, soit 14% des exploitants enquêtés passent par ces prestataires et vendent une part de leur production transformée.

Cela concerne essentiellement les exploitations d'élevage qui passent par un abattoir pour vendre en circuits courts leur production en caissette. L'abattoir de Monguyon, au Nord en dehors de la Cali, a par exemple souvent été cité.

C. L'EXPLOITANT AGRICOLE DANS SON ENVIRONNEMENT

1. Signes de qualité et démarches environnementales

a. L'agriculture biologique

L'agriculture biologique a recours à des pratiques de culture et d'élevage soucieuses du respect des équilibres naturels. En effet, elle exclut l'usage des produits chimiques de synthèse, des OGM et limite les intrants.

L'agriculture biologique est soumise à une réglementation européenne appliquée par tous les États-membres. En complément de cette réglementation et en l'attente de règles de production

harmonisées au niveau européen, certains produits et activités sont encadrés par des cahiers des charges nationaux.

Les opérateurs de la filière bio sont contrôlés au moins une fois par an par des organismes certificateurs agréés par les pouvoirs publics français. Les contrôles se font à tous les stades (production, transformation, stockage et distribution) qui répondent à des critères d'indépendance et d'impartialité.

Nous avons pu obtenir les données générales concernant le nombre d'exploitations agricoles en agriculture biologique. Elles sont détaillées par activité dans le tableau ci-dessous.

Tableau 14 : Nombre d'exploitations en agriculture biologique par activité

Activité	Nombre d'exploitations en bio	Nombre d'exploitations total	Part des exploitations bio/total
VIGNES	82	433	18,9%
ELEVAGE	13	101	12,9%
GRANDES CULTURES	14	22	63,6%
MARAICHAGE/ ARBORICULTURE	13	23	56,5%
TOTAL	122	605	20,2%

64% des exploitations de grandes cultures et 57% des exploitations maraîchères ou arboricoles sont en agriculture biologique et représentent alors les activités les plus concernées par la conversion en agriculture biologique.

Il y a ensuite les exploitations viticoles pour presque 20% d'entre elles puis 13% des exploitations d'élevage.

Le total des exploitations en agriculture biologique **représente 20% du total des exploitations agricoles sur le territoire.**

La part des surfaces agricoles en agriculture biologique repose sur le déclaratif des 221 agriculteurs qui ont accepté de répondre à l'enquête.

Tableau 15 : Surfaces agricoles en agriculture biologique par activité (en hectares)

Activité	Agriculture biologique	En conversion	En projet	SOMME	Part en bio/total
VIGNES	610,53	225,65	39,5	875,68	10,0%
ELEVAGE	558,5	120	442	1120,5	7,3%
GRANDES CULTURES	90			90	2,7%
MARAICHAGE/ ARBORICULTURE	16,47	0,5		16,97	51,1%
AUTRES		0,06	5	5,06	75,9%
TOTAL	1275,5	346,21	486,5	2108,21	7,5%

Au vu des résultats des enquêtes, **au moins 7,5% des surfaces agricoles de la Cali** sont en agriculture biologique, en conversion ou en projet.

Les principales activités qui sont en agriculture biologique sont celles du **maraîchage et de l'arboriculture** (pour la moitié d'entre elles) et des autres activités de niche (pour 75,9% d'entre elles).

b. La race bazadaise

Les exploitations bovins viande de la Cali possèdent plusieurs races reconnues dont la **race bazadaise** que nous détaillons dans ce paragraphe.

La race bazadaise est une race originaire de Bazas, aujourd'hui très présente dans le Sud-Ouest.

Ancienne race de travail, elle est actuellement utilisée pour la production de viande. Sa rusticité lui permet une adaptabilité à tous les sols, une bonne valorisation des fourrages et un faible besoin d'entretien. La race bazadaise est adaptée à de l'élevage extensif et permet d'alimenter les filières locales de la Cali.

Parmi d'autres, des exploitations bovin viande d'Arveyres, de Sablons et des Peintures commercialisent leur production de bovins viande en circuits courts. L'abattoir de Montguyon permet notamment la transformation de la production en caissette et la vente directe sur l'exploitation ou sur les marchés.

c. La certification HVE 3

La certification Haute Valeur Environnementale des exploitations agricoles a été mise en place en 2012, à la suite des discussions portées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

Après 10 ans d'existence et une intégration de la certification HVE dans les éco-régimes de la PAC 2023, le référentiel a fait l'objet de travaux ces derniers mois pour faire évoluer ses exigences environnementales. Ce cahier des charges ainsi rénové est entré en vigueur depuis janvier 2023.

Les exigences du niveau 3 dépendent d'indicateurs thématiques portant sur la biodiversité, la stratégie phytosanitaire, la gestion de la fertilisation et la gestion de l'irrigation.

83 exploitations agricoles enquêtées déclarent être certifiées HVE au niveau 3 et valorisent 1693,2 hectares d'espaces agricoles.

Cela représente **37% des agriculteurs enquêtés et 6% de surfaces agricoles totales**.

Le détail par activité est précisé dans le tableau suivant.

Tableau 16 : Répartition de la certification HVE 3 en fonction de l'activité des exploitations agricoles

Type d'exploitations	Nombre d'exploitations certifiées HVE	Part du nombre d'exploitations par rapport au total en HVE	Surfaces certifiées HVE	Part des surfaces par rapport au total HVE
VIGNES	73	88,0%	1322,7	78,1%
VIGNES/ELEVAGE	4	4,8%	42,5	2,5%
MARAICHAGE	4	4,8%	8,0	0,5%
ELEVAGE	2	2,4%	320,0	18,9%
TOTAL	83	100,0%	1693,2	100,0%

La plupart des exploitations agricoles et des surfaces en HVE 3 correspondent à la viticulture, pour **88% des exploitations HVE du territoire et 78% des surfaces totales**.

Cette certification est parfois demandée par les caves coopératives viticoles pour la commercialisation.

En moindre représentation, quelques exploitations d'élevage et de maraîchage sont également certifiées.

Ces résultats suivent la tendance nationale, notamment pour les viticulteurs car 74% des exploitations HVE françaises sont des exploitations en viticulture.

d. Les autres labels et signes de qualité

Lors des enquêtes, les exploitants agricoles nous ont fait part d'autres signes de qualité dont ils bénéficiaient.

Ces autres labels et signes de qualité sont assez anecdotiques et correspondent généralement à seulement quelques exploitations mais ils permettent de montrer **la diversité et la qualité des productions du territoire de la Cali.**

De manière non exhaustive, nous avons sur le territoire :

- **des Tomates de France**, Associations d'Organisations de Producteurs nationaux réunis autour d'une Charte de qualité,

- **le label Equi-Qualité**, pour les élevages équin. Il permet de certifier que l'établissement respecte les normes des installations, le bien-être des chevaux et les compétences des intervenants,

- **le label Agri Confiance**, démarche qualité globale prenant en compte l'intégralité de la chaîne de production pour renforcer la confiance entre les producteurs et les consommateurs,

- **la certification Terra Vitis**, pour les exploitations viticoles qui sont dans des démarches de développement durable.

2. Les dégâts liés aux aléas climatiques et à la faune sauvage

Cette partie repose sur le déclaratif des 221 agriculteurs qui ont accepté de répondre à l'enquête.

Les exploitants agricoles ont été interrogés sur les **dégâts causés par l'environnement** sur leur exploitation. Ces dégâts concernent les aléas climatiques ; le gel, la grêle, la sécheresse, les fortes pluies, les incendies, mais ils peuvent également concerner la faune sauvage.

a. Les aléas climatiques

83,7 % des exploitants agricoles enquêtés font part de dégâts liés aux aléas climatiques sur leur exploitation. Ces exploitations sont détaillées dans le tableau ci-dessous par activité.

Tableau 17 : Part des exploitations concernées par les dégâts liés aux aléas climatiques

Types d'exploitations	Nombre d'exploitations concernées par les dégâts climatiques	Nombre d'exploitations enquêtées	Part sur le total
VIGNES	110	127	86,6%
VIGNES/ELEVAGE	14	14	100,0%
ELEVAGE	44	52	84,6%
GRANDES CULTURES	7	9	77,8%
MARAICHAGE	5	10	50,0%
HORTICULTURE	0	2	0,0%
ARBORICULTURE	2	2	100,0%
AUTRES	3	5	60,0%
TOTAL	185	221	83,7%

Le pourcentage d'exploitants ayant des dégâts liés aux aléas climatiques est considérable. Ils font part de problèmes climatiques **de plus en plus récurrents**, et qui deviennent problématiques pour assurer une production d'une année sur l'autre.

Les exploitations **viticoles et d'élevage** sont les plus impactées, pour plus de **80% d'entre elles**. 100% des exploitations qui ont à la fois un atelier de vigne et d'élevage ont répondu avoir des dégâts suite aux aléas climatiques.

Les exploitations de **grandes cultures** sont également touchées pour plus de 75% d'entre elles.

Les exploitations **arboricoles et la moitié des exploitations maraîchères enquêtées** énoncent des dégâts liés à ces aléas climatiques.

Plus précisément, les exploitants agricoles enquêtés qui ont eu des dégâts mentionnent les **gels en 2017, 2021 et 2022**.

Cela concerne essentiellement les exploitations en **viticulture, en maraîchage et en arboriculture** allant d'une destruction partielle à une destruction totale de la récolte.

Pour la viticulture et l'arboriculture, ces périodes de gel peuvent avoir des conséquences sur les périodes culturales suivantes.

En juin 2022, un important épisode de **grêle** est survenu et a touché certaines communes du Nord de la Cali. Les dégâts sont considérables et vont jusqu'à **une perte de récolte de plus de 70%**.

Les pertes de récolte après le passage de la grêle de 2022 sont représentées sur la carte.

Les communes les plus touchées, **à plus de 70% de pertes**, sont celles au Nord du territoire :

Bayas, Bonzac, Coutras, Lagorce, Le Fieu, Les Peintures, Maransin, Porchères, Sablons, Saint-Antoine-sur-l'Isle, Saint-Christophe-de-Double, Saint-Martin-de-Laye, Saint-Martin-du-Bois, Savignac de l'Isle et Tizac-de-Lapouyade.

D'autres communes du Nord de la Cali ont également subi des pertes sur environ **la moitié de la récolte** :

Abzac, Les Eglisottes-et-Chalaires. Lapouyade et Saint-Ciers-d'Abzac.

Saint-Denis-de-Pile et Saint-Médard-de-Guizières ont également été impactées mais en dessous de 50% de pertes de récolte.

Au cours des enquêtes, les viticulteurs énoncent parfois 100% de perte de récolte suite au passage de cet épisode de grêle. Les rendements seront, dans certains cas, impactés sur plusieurs saisons.

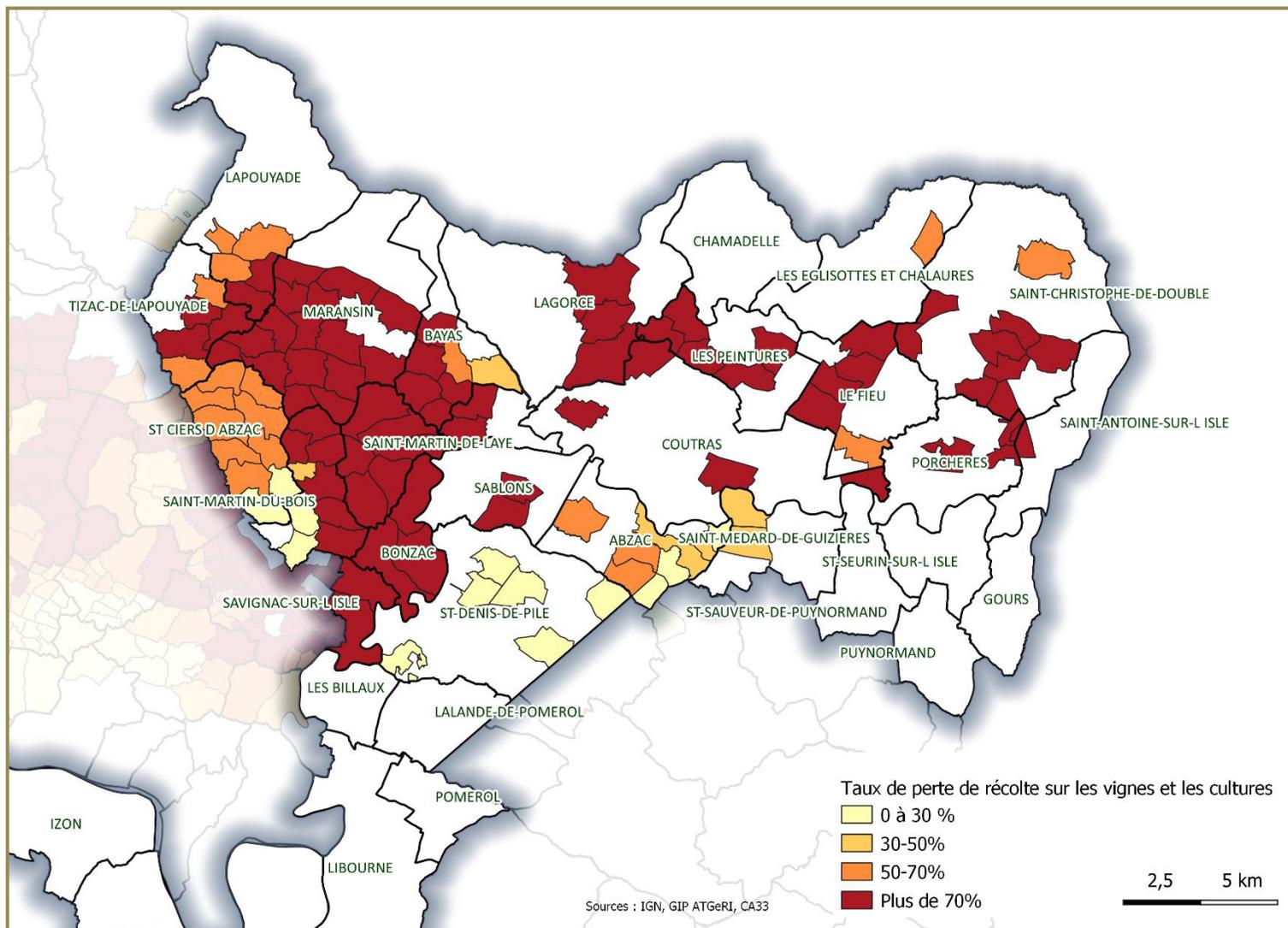
Les maraîchers font part de dégâts importants sur les cultures également, mais aussi sur les serres (bâches plastiques parfois qui étaient neuves à changer), et sur les équipements d'irrigation (tuyaux percés).

En plus des cultures, certaines toitures de bâtiments agricoles ont été détruites.

L'épisode de grêle a entraîné de forts dommages économiques sur tout type d'exploitations.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Carte 7 : Taux de perte de récolte sur les vignes et les cultures suite à la grêle de juin 2022



La **sécheresse** est également énoncée, principalement par les exploitations d'élevage et de grandes cultures.

La perte de fourrage et d'herbe liée à la sécheresse impacte directement les exploitations d'élevage. Elles doivent compenser en achetant les fourrages, ce qui peut représenter un coût non négligeable pour l'exploitation.

b. La faune sauvage

Les dégâts liés à l'environnement peuvent concerner la faune sauvage mais sont moins ressortis lors des enquêtes que ceux liés aux aléas climatiques.

38% des exploitants agricoles déclarent avoir des dégâts liés à la faune sauvage. Le détail par activité est précisé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 18 : Part des exploitations concernées par la faune sauvage par activité

Types d'exploitations	Nombre d'exploitations concernées par la faune sauvage	Nombre d'exploitations enquêtées	Part sur le total
VIGNES	45	127	35,4%
VIGNES/ELEVAGE	10	14	71,4%
ELEVAGE	22	52	42,3%
GRANDES CULTURES	4	9	44,4%
MARAICHAGE	2	10	20,0%
HORTICULTURE	0	2	0,0%
ARBORICULTURE	1	2	50,0%
AUTRES	0	5	0,0%
TOTAL	84	221	38,0%

Ce sont les exploitations de **grandes cultures** qui sont le plus touchées par le passage de la faune sauvage (pour 44,4% des exploitations de grandes cultures enquêtées).

La viticulture est également impactée en particulier par les chevreuils qui se nourrissent de raisins, principalement en bordure de bois.

Les sangliers causent des dégâts sur les clôtures et les cultures. Leur passage sur les sols agricoles peut entraîner une baisse du rendement des cultures.

Certains dégâts sont liés à d'autres animaux : lapins, blaireaux, étourneaux, palombes,...

Les exploitants agricoles ayant des dégâts sur leur exploitation liée à la faune sauvage souhaiteraient une meilleure indemnisation. La Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde indemnise les dégâts liés au gibier mais pas encore lorsqu'ils sont liés à d'autres animaux.

3. L'agriculture et l'urbain

Cette partie repose sur le déclaratif des 221 agriculteurs qui ont accepté de répondre à l'enquête. Les cas de Libourne, Pomerol et Lalande-de-Pomerol sont traités à part dans des encadrés violets.

a. Le voisinage

85% des exploitants agricoles enquêtés nous font part de bonnes relations avec leur voisinage.

Ils préviennent leurs voisins lors des traitements ou pour d'autres travaux agricoles qui peuvent nécessiter de la gêne auprès de la population locale.

Cette information se fait généralement par l'envoi de sms et les exploitants agricoles ont très peu de retours négatifs sauf dans certains cas qui restent anecdotiques.

Les cas de Libourne, Pomerol et Lalande-de-Pomerol

Du côté des exploitations viticoles de Libourne, une problématique récurrente est celle des Distance Sécurité Riverain (DSR). La mise en place de cette distance n'est pas contredite mais les exploitants agricoles constatent que certaines parcelles résiduelles en zones urbaines ne seront plus exploitables. Par exemple, certaines parcelles à Libourne en AOC Saint-Emilion font 30 mètres de large et sont entourées de zones urbaines.

b. Les incivilités liées au grand public

Environ **51% des agriculteurs enquêtés** témoignent d'incivilités de la part du grand public.

La problématique qui ressort le plus est celle des dépôts de déchets sur les exploitations agricoles ou dans les bois. Les exploitants agricoles constatent même parfois des dépôts de déchets volumineux liés à des entreprises de travaux.

La proximité des déchèteries ne semblent pas limiter ces incivilités, peut être en partie car elles sont payantes pour les professionnels.

Certains déplorent le passage de quad et moto cross sur les parcelles qui détériorent les sols et abîment les inter-rangs de vignes.

Selon les exploitants agricoles, ces incivilités seraient plus récurrentes qu'il y a une dizaine d'années.

Enfin la majorité des exploitants agricoles enquêtés témoignent d'un manque de communication sur le métier des agriculteurs.

Ils se sentent à part et pointés du doigt par la population.

Ils souhaitent plus de communication sur l'agriculture de la part des institutions et un appui politique plus fort pour favoriser une meilleure image de leur métier auprès de la population.

c. L'accessibilité à l'exploitation

Certains exploitants agricoles font part de **problèmes d'accessibilité** à leurs parcelles. Cela concerne environ **un quart des exploitations agricoles enquêtées**.

Les réponses concernant les problèmes d'accessibilité sont diverses.

Souvent, elles sont liées aux infrastructures urbaines (ronds-points, dos d'ânes) qui ne facilitent pas le passage des tracteurs.

Certaines routes sont également trop petites pour le passage des remorques et parfois mal entretenues. Les routes abimées posent problème pour le passage de remorques avec animaux (veaux, chevaux,...).

Au niveau des communes où la densité de la population est la plus importante, les problèmes concernent les embouteillages ou la sécurité. Pour ce dernier point, les agriculteurs estiment que la traversée des routes départementales, au niveau des carrefours, peut être dangereuse en raison de la vitesse des voitures.

Enfin, certaines routes ont été interdites aux poids lourds, rallongeant parfois le trajet des exploitants agricoles.

D. LES PROJETS DES EXPLOITANTS AGRICOLES

Les cas de Libourne, Pomerol et Lalande-de-Pomerol

Les exploitations viticoles de ces trois communes ont peu de demandes de changements de destination de bâtiments agricoles ou de nouvelles activités demandant des zonages spécifiques. Leur activité principale leur suffit économiquement ou bien elles possèdent déjà des structures adaptées permettant, entre autres, l'accueil touristique (salles de réception, salles de dégustation, gîtes,...).

Cette partie repose sur le déclaratif des 221 agriculteurs qui ont accepté de répondre à l'enquête, hors Libourne, Lalande-de-Pomerol et Pomerol.

1. Projet d'agrandissement

a. Foncier

Un quart des exploitations enquêtées recherchent du foncier pour agrandir leur exploitation. Parfois, les exploitants ne précisent pas la part de surface qu'ils aimeraient obtenir mais déclarent plutôt raisonner en fonction des opportunités et surtout de la localisation des parcelles.

Les types d'exploitations en recherche de foncier sont détaillés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 19 : Nombre d'exploitations en recherche de foncier par activité

Types d'exploitations	Nombre d'exploitations recherchant du foncier	Nombre d'exploitations enquêtées	Part sur le total enquêté
ELEVAGE	29	52	55,8%
VIGNES	16	127	12,6%
VIGNES/ELEVAGE	2	14	14,3%
MARAICHAGE	4	10	40,0%
GRANDES CULTURES	3	9	33,3%
AUTRES	2	5	40,0%
TOTAL	56	221	25,8%

Cela concerne essentiellement **les exploitations d'élevage**, pour plus de la moitié des éleveurs enquêtés. Ils recherchent des surfaces agricoles pour du fourrage par exemple.

Au total, ce sont **1141,35 hectares recherchés** par les exploitants agricoles enquêtés.

Peu d'exploitations viticoles cherchent de nouvelles surfaces. A l'inverse, nous avons rencontré plusieurs exploitants viticoles qui souhaitent réduire leurs surfaces en vignes, notamment pour ceux en appellation Bordeaux-Bordeaux Supérieur.

b. Bâtiment d'exploitation

Les exploitants agricoles ont été interrogés pour savoir s'ils souhaitaient construire un nouveau bâtiment d'exploitation.

Cette question concerne les bâtiments d'exploitations agricoles exclusivement, c'est-à-dire ceux liés à la production, au stockage, à la transformation ou à la distribution des produits de l'exploitation.

Les points de vente des productions de l'exploitation sont également concernés.

43% des exploitants agricoles interrogés ont répondu avoir un besoin de nouveau bâtiment agricole. Ils sont détaillés par activité dans le tableau ci-dessous.

Tableau 20 : Nombre d'exploitations souhaitant construire un bâtiment agricole par activité

Types d'exploitations	Nombre d'exploitations souhaitant construire un bâtiment agricole	Nombre d'exploitations enquêtées	Part sur le total enquêté
VIGNES	38	127	29,9%
VIGNES/ELEVAGE	9	14	64,3%
ELEVAGE	34	52	65,4%
GRANDES CULTURES	5	9	55,6%
MARAICHAGE	3	10	30,0%
HORTICULTURE	1	2	50,0%
ARBORICULTURE	2	2	100,0%
AUTRES	3	5	60,0%
TOTAL	95	221	43,0%

65% des exploitations d'élevage ont besoin d'un bâtiment agricole supplémentaire. Les exploitations de **vignes/élevage** sont aussi très représentées (64% d'entre elles) alors que les exploitations exclusivement de vignes sont moins concernées par ce besoin.

Les exploitations qui ont un atelier d'élevage sont donc les plus demandeuses de nouveau bâtiment agricole. Les demandes concernent principalement des bâtiments de stockage (fourrage, matériel) mais aussi des bâtiments propres aux exploitations d'élevage (bergerie, stabulation par exemple).

Plus de la moitié des exploitations de grandes cultures enquêtées souhaitent également avoir un nouveau bâtiment agricole, en particulier un hangar de stockage.

Les demandes des **arboriculteurs et des autres exploitations de niche** concernent la création d'un point de vente ou la construction de nouvelles serres.

Parmi tous ces projets de construction, 23 exploitants agricoles souhaitent intégrer une **toiture photovoltaïque**, ce qui représente 25% des exploitants agricoles ayant le projet de construire un nouveau bâtiment.

2. Projets de restructuration

a. Changement de destination

Les exploitants agricoles ont été interrogés sur leur souhait de changer **la destination d'un bâtiment agricole** ou d'une partie d'un bâtiment vers une destination autre qu'agricole.

Les changements de destination sont répertoriés par activité dans le tableau ci-dessous.

Tableau 21 : Nombre d'exploitations souhaitant un changement de destination de bâtiment agricole par activité

Types d'exploitations	Nombre d'exploitations ayant le projet d'un changement de destination	Nombre d'exploitations enquêtées	Part sur le total enquêté
VIGNES	46	127	36,2%
VIGNES/ELEVAGE	3	14	21,4%
ELEVAGE	7	52	13,5%
GRANDES CULTURES	3	9	33,3%

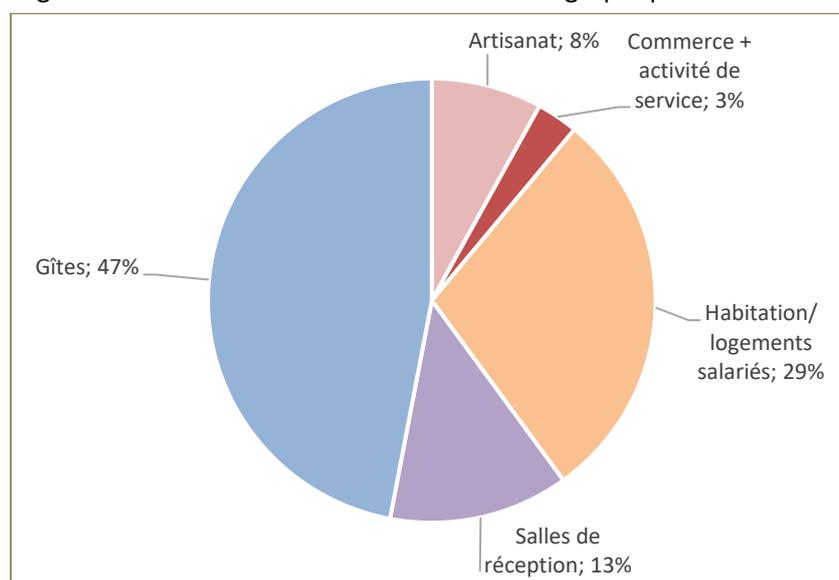
MARAICHAGE	1	10	10,0%
HORTICULTURE	0	2	0,0%
ARBORICULTURE	1	2	50,0%
AUTRES	2	5	40,0%
TOTAL	63	221	28,5%

63 exploitants agricoles, soit 28,5% des agriculteurs enquêtés, souhaitent changer la destination d'un ou de plusieurs de leurs bâtiments agricoles existants vers un usage autre que l'agriculture.

Pour cela, les constructions ont été identifiées pour pouvoir bénéficier de l'application de l'article L. 151-11 du code de l'urbanisme (cf. fichier shape).

Ces demandes sont restituées *in extenso*, il appartiendra à la collectivité et au bureau d'études de vérifier la possibilité effective de ces identifications en particulier celles se trouvant en zone rouge des PPRI.

Les types de changements de destination sont détaillés sur le graphique ci-dessous.



Graphique 7 : Répartition des différents changements de destination

Les différents types de changements de destination sont regroupés par grandes catégories :

- Le changement de destination le plus demandé est celui de la **création de gîte** pour quasiment **la moitié des changements de destination**. Ces demandes s'inscrivent dans une orientation plus touristique de l'exploitation avec la possibilité d'accueillir la population sur l'exploitation.

- Ensuite, **29% des changements de destination** concernent les **logements**. Les exploitants agricoles souhaitent, par exemple, louer une partie d'un bâtiment réaménagé pour leurs salariés agricoles ou pour des salariés d'autres entreprises ou encore pour des étudiants.

- **13% des changements de destination** concernent ensuite la création de **salles de réception** du public. Certains nous ont fait part de leur souhait de créer des salles de dégustation, une salle de réception pour les mariages. Il y a également des projets pédagogiques pour l'accueil de classe dans une salle dédiée.

- Les ateliers à **vocation artisanale** concernent **8% des changements de destination**. Cela consiste par exemple à louer un local anciennement agricole pour un professionnel de l'artisanat.

- Enfin, en moindre représentation, nous avons les changements de destination liés au **commerce et aux activités de service, à hauteur de 3%**. Cela concerne les exploitations viticoles qui ont une activité de négoce (déjà installée ou en projet) et ont besoin d'une salle pour le stockage ou bien la vente des produits.

b. Création de STECAL

En dehors des changements de destination, certains agriculteurs souhaitent également créer des activités sans lien avec l'acte de produire et qui nécessitent la construction de nouveaux bâtiments.

Pour satisfaire ces demandes, il doit être envisagé la création **de secteurs de taille et de capacité d'accueil limité (STECAL)**.

▪ Définition des STECAL

Les zones agricoles, naturelles et forestières des documents d'urbanisme sont des zones en principe inconstructibles ou pour lesquelles la constructibilité doit rester très limitée. Aussi dans ces zones peuvent être délimités, **à titre exceptionnel, des secteurs de taille et de capacité d'accueil limité (STECAL)** dans lesquels la construction peut être autorisée à condition de ne pas porter atteinte à la préservation des sols agricoles et sylvicoles et à la sauvegarde des espaces naturels.

Le règlement peut, à titre exceptionnel, délimiter dans les zones naturelles, agricoles ou forestières des secteurs de taille et de capacité d'accueil limités dans lesquels peuvent être autorisés :

- Des constructions ;
- Des aires d'accueil et des terrains familiaux locatifs destinés à l'habitat des gens du voyage au sens de la [loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000](#) relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage ;
- Des résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs.

▪ Les projets de STECAL sur la Cali

Les projets énoncés par les agriculteurs de la Cali nécessitant la création de STECAL sont souvent à vocation touristique avec la création **d'hébergements insolites** (gîtes démontables, tiny house).

Ils peuvent également concerner des nouveaux bâtiments annexes à l'activité agricole pour des pratiques non liées à l'acte de production comme pour les exploitants qui ont une activité **d'entreprises de travaux agricoles ou de négoce**.

Ces projets sont détaillés sur le fichier shape et des zones, décidées par les exploitants agricoles, ont été délimitées.

Ces projets sont retranscrits tels que les exploitants agricoles nous les ont énoncés, sans qu'il n'y ait eu de vérification sur la faisabilité du projet.

3. Projets de diversification

37,5% des exploitants enquêtés (soit 75 exploitations) souhaitent introduire un atelier de diversification (végétal ou animal) au sein de leur exploitation agricole.

Nous faisons la distinction entre une diversification concernant l'introduction d'un nouvel atelier « végétal » ou l'introduction d'un nouvel atelier « animal ».

a. Création de nouveaux ateliers « végétal »

70 exploitants agricoles, (**32% des exploitants interrogés**), souhaitent introduire un nouvel atelier « végétal ». Ils sont détaillés par activité dans le tableau ci-dessous.

Tableau 22 : Nombre d'exploitations souhaitant introduire un nouvel atelier "végétal" par activité

Types d'exploitations	Nombre d'exploitations nouvel atelier « végétal »	Nombre d'exploitations enquêtées	Part sur le total enquêté
VIGNES	43	127	33,9%
VIGNES/ELEVAGE	2	14	14,3%
ELEVAGE	13	52	25,0%
GRANDES CULTURES	4	9	44,4%

MARAICHAGE	5	10	50,0%
HORTICULTURE	1	2	50,0%
ARBORICULTURE	0	2	0,0%
AUTRES	2	5	40,0%
TOTAL	70	221	31,7%

44,4% des exploitations de grandes cultures et 33,9% des exploitations souhaitent introduire un **nouvel atelier végétal**.

Moins concernées, les exploitations avec un atelier d'élevage ont quelques projets de nouveaux ateliers végétaux. Cela porte essentiellement sur la production de leur propre fourrage.

Les plantations énoncées sont souvent celles de grandes cultures, chanvre, et houblon. Certaines exploitations viticoles s'intéressent également au raisin de table.

Pour les 5 exploitations maraîchères qui souhaitent se diversifier, elles pensent plutôt à des productions fruitières ou ornementales.

L'exploitation maraîchère de serres de tomates déjà installée sur Lapouyade souhaite par exemple se diversifier. Son projet est d'installer de nouvelles serres de fraises et peut-être plus tard un projet d'agrivoltaïsme (asperges avec panneaux photovoltaïques).

Il y a certains cas où les agriculteurs souhaitent avoir une nouvelle production végétale mais ne savent pas laquelle.

Ils sont alors en recherche **d'information et de conseil pour les aider, dans un premier temps, à orienter leur choix de diversification**.

Lorsque les choix concernent des nouveaux ateliers végétaux, une attention particulière sera à avoir concernant la localisation et le sujet des aléas climatiques.

b. Création de nouveaux ateliers « animal »

La diversification par la création d'un nouvel atelier animal attire moins d'exploitants agricoles sur les agriculteurs enquêtés.

24 exploitants agricoles soit 12 % des exploitants agricoles enquêtés souhaiteraient introduire un nouvel atelier animal.

Ils sont détaillés par types d'exploitation au tableau 20.

Tableau 23 : Nombre d'exploitations souhaitant introduire un nouvel atelier "animal" par a

Types d'exploitations	Nombre d'exploitations nouvel atelier « animal »	Nombre d'exploitations enquêtées	Part sur le total enquêté
VIGNES	10	127	7,9%
VIGNES/ELEVAGE	1	14	7,1%
ELEVAGE	11	52	21,2%
GRANDES CULTURES	1	9	11,1%
MARAICHAGE	2	10	20,0%
HORTICULTURE	0	2	0,0%
ARBORICULTURE	1	2	50,0%
AUTRES	0	5	0,0%
TOTAL	26	221	11,8%

20% des exploitations d'élevage souhaitent introduire un nouvel atelier animal.

On note en particulier un certain nombre d'éleveurs qui pensent à la production de porcs. L'élevage de porcins n'est pas encore présent sur le territoire de la Cali et ces projets permettraient de diversifier davantage les filières d'élevage.

Les autres activités énoncées sont celles des caprins et ovins.

8% des viticulteurs sont intéressés par un nouvel atelier animal. Cela concerne également les ovins mais aussi plusieurs projets de poules pondeuses ou de volailles de chair.

Les 3 exploitations maraîchères et arboricoles énoncent aussi la création d'ateliers de volailles.

c. Le cas particulier des panneaux photovoltaïques

Lors des enquêtes et notamment quand nous les interrogeons sur la diversification de leur exploitation, plusieurs agriculteurs s'interrogent sur l'installation de **panneaux photovoltaïques sur des terres agricoles**.

Ces projets sont à prendre avec précaution ; le développement du photovoltaïque au sol doit avant tout être préconisé sur les espaces artificialisés.

Des projets **d'agrivoltaïsme** peuvent être considérés en terres agricoles suivant certaines bonnes pratiques. Ces pratiques sont définies selon **une charte actuellement mise en place par la Chambre d'agriculture de la Gironde (Annexe 2)**.

Le projet doit maintenir **une production agricole significative** et permettre la pérennité de l'activité agricole sous réserve d'un démantèlement de l'installation électrique.

La charte s'appuie sur un principe fondamental à savoir **le meilleur partage de la valeur entre les acteurs concernés**. L'opérateur propose au propriétaire et à l'exploitant un intéressement au projet photovoltaïque. Un projet de fonds alimenté par les opérateurs est en cours.

Les interrogations sur le photovoltaïque au sol concernent environ une dizaine d'exploitants agricoles. Sans que leurs projets ne soient réellement définis, ils pensent généralement à la mise en place de panneaux photovoltaïques au sol avant de parler d'agrivoltaïsme.

Le pôle ENR (Energies Renouvelables) des services de l'état examine les projets d'agrivoltaïsme et consulte la Chambre d'agriculture avant leur passage en Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF).

E. QUELLES PERSPECTIVES POUR L'AGRICULTURE DU TERRITOIRE

À travers ce diagnostic, nous avons pu faire un état des lieux de l'agriculture du territoire et mettre en évidence plusieurs problématiques.

Celle du foncier est incontournable et les actions pour sa prise en compte et sa préservation sont fondamentales.

D'autres problématiques, plus subtiles, ressortent, comme la faible part de jeunes agriculteurs sur le territoire ainsi que l'isolement que vivent les exploitants agricoles, favorisant alors le découragement et la démotivation de la population.

Enfin les problématiques liées aux aléas climatiques sont très actuelles et devront trouver une réponse factuelle rapidement.

Au niveau de l'aire d'étude, il faut noter la spécificité des appellations prestigieuses Pomerol, Lalande-de-Pomerol et Saint-Emilion ; en effet, les trois communes concernées Pomerol, Lalande-de-Pomerol et Libourne n'apparaissent pas en crise, loin s'en faut.

Néanmoins la proximité de zones urbaines denses met en exergue la nécessaire cohabitation avec les riverains et donc une prise en compte d'adaptation réglementaire en phase avec les enjeux actuels.

1. Le foncier

a. L'élaboration du PLUi-HD

Concernant l'agriculture sur le territoire, nous sommes aujourd'hui en pleine période de mutation, la partie viticole est en pleine crise pour les appellations génériques et concerne aujourd'hui plus le sud du territoire.

Ce nouvel épisode de crise ne fait qu'accentuer la pression sur les espaces agricoles restants.

C'est bien dans ce contexte particulier que nous sommes amenés à poser les bases pour permettre au territoire de répondre à une question complexe : quelle agriculture pour la Cali dans les prochaines années et dans quelle mesure les problématiques liées à l'agriculture doivent-elles être prises en compte dans l'élaboration du PADD/PLUi ?

En effet la réalité de la zone agricole repose sur la combinaison de trois critères de protection :

- Le premier correspond à un critère agronomique : du fait de la présence des aires d'appellation d'origine contrôlée sur le territoire, ce critère agronomique est facile à satisfaire, puisque ces aires correspondent à la courbe enveloppe des terrains ayant les caractéristiques minimales pour satisfaire aux critères de l'appellation.
- Le second correspond au critère biologique des terres. Sur le territoire de la CALI, nous n'avons pas de sols qui présentent des critères biologiques particuliers.
- Le troisième et dernier critère correspond à un critère économique. Il est relativement simple à mettre en œuvre puisque chaque parcelle mise en valeur par une exploitation devrait intégrer ce critère.
 - Sur la Cali nous avons une partie du territoire qui présente la particularité d'avoir un réseau collectif d'irrigation ce qui représente une vraie opportunité économique. Il concerne les communes de Lapouyade, Maransin, Saint-Ciers-d'Abzac et Tizac-de-Lapouyade.
 - Ce réseau est largement sous-exploité et sous-utilisé et l'eau distribuée est chère. Toutefois dans un contexte de raréfaction de l'offre foncière et d'épisode climatique extrême, ce réseau collectif érigé en association syndicale libre reste une vraie opportunité pour l'installation de jeunes agriculteurs.

Ainsi, il conviendra de répondre à plusieurs questions au regard de ce qui précède. Les réponses apportées fixeront le cadre de la délimitation de votre zone agricole.

Ces questions seront les suivantes :

Faut-il protéger l'ensemble des aires AOC qu'elles soient plantées ou non ou y a-t-il un autre choix de protection sectorisé justifiable ?

Faut-il protéger l'ensemble des parcelles exploitées ? Y compris celles mises en valeur à travers des contrats précaires ?

Faut-il protéger le potentiel irrigable ou seulement les parcelles irriguées ?

Les réponses à ces questions donneront la courbe enveloppe de la zone A agricole de la Cali.

Dans un contexte où l'on constate un essoufflement des formes traditionnelles de mise en valeur agricole des sols et une émergence, certes timide, de nouvelles productions pour ce territoire, il nous semble important de laisser des marges de manœuvre pour ne pas bloquer de futurs exploitants agricoles dans l'exercice de leur activité en permettant en particulier la constructibilité agricole dans les zones naturelles les plus banales.

Il conviendra également de se poser la question d'autoriser, dans certains réservoirs de biodiversité, souvent mis en valeur par des activités d'élevage, certains types de bâtiments agricoles.

Dans un certain nombre de situations, par exemple en zone inondable ou en zone Natura 2000, les espaces à vocation agricole avérés devraient être fléchés en zone A même si dans ces situations, la zone A pourrait être indicée (exemple A à caractère biologique par exemple).

Dans le cadre de la diversification des exploitations agricoles, beaucoup de projets qui ne sont pas en lien avec la production ou en prolongement de la production (activité de négoce, accueil touristique, entreprise de travaux agricoles,...) vont nécessiter la création de STECAL (Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées) qu'il conviendra d'accompagner.

En parallèle, beaucoup d'exploitants agricoles souhaitent voir identifiées des constructions en vue de leur changement de destination souvent à des fins touristiques ou de logement.

Il convient de préciser que ces changements de destination ne seront autorisables qu'à partir du moment où ils ne vont pas compromettre l'exploitation agricole environnante en particulier la prise en compte des Distances Sécurité Riverains (DSR) générées par l'usage de produits phytosanitaires.

Il va en aller de même pour tous les périmètres de protection sanitaire des bâtiments d'élevage qui ne vont pouvoir accepter des changements de destination en leur sein.

b. La libération des terres va entrainer un fort potentiel de foncier agricole

En effet, malgré l'ensemble des difficultés économiques qui ont pu être soulevées, les agriculteurs évoquent des besoins en surfaces agricoles relativement importants.

C'est ainsi que sur les seuls exploitants enquêtés, 56 d'entre eux évoquent un besoin en foncier. La surface cumulée de ces besoins correspond à 1 141 ha. Nous avons cherché à proratiser et extrapoler ces besoins à ceux qui n'avaient pas voulu, pu ou souhaité répondre à l'enquête.

Ces besoins concerneraient 153 unités d'exploitation pour 7000 ha de foncier. Cette estimation est somme toute très théorique et correspond sans doute à la partie haute de la fourchette. Il y a donc un véritable enjeu foncier sur le territoire qui va obliger la collectivité à la mise en œuvre d'outils de veille foncière.

Si l'on regarde plus précisément les activités agricoles qui cherchent des terres, comme le montre le tableau n° 19 page 49, ce sont les éleveurs qui sont le plus en recherche et souvent pour des surfaces importantes (jusqu'à 200 ha).

Dès lors, les terres qui seront abandonnées, en particulier au niveau viticole, devraient être préservées et rester à vocation agricole.

Des agriculteurs déjà en place peuvent être intéressés par de nouvelles surfaces, en particulier les éleveurs et les exploitations de grandes cultures.

Des porteurs de projets peuvent également s'installer sur le territoire et rechercher des parcelles agricoles.

Pour favoriser ces installations ou ces agrandissements de surfaces chez les agriculteurs en place, un travail d'accompagnement entre les cédants et les acquéreurs peut être mis en place. Un travail de médiation est souvent nécessaire lors de la transmission de l'exploitation ou d'une partie de ses surfaces.

En corollaire de ces besoins, nous pouvons évoquer une enquête réalisée par nos services entre 1976 et 2000 sur la transmission du foncier du Nord Libournais.

Nous étions dans une configuration relativement similaire humainement : pas de reprise et pas de succession. Comme nous avons pu l'évoquer, c'est la création de l'appellation Pessac-Léognan qui a provoqué la migration des droits de plantation.

La Gironde reste un département de tradition de propriétaires exploitant. N'ayant plus d'exploitation, les propriétaires se sont justes concentrés sur leur foncier avec une vision exclusivement patrimoniale. Ainsi, il y a peu ou pas de vente ou de fermage sur ce foncier, mais une très forte proportion de plantation de résineux souvent au détriment de toutes logiques économiques ou sécuritaires.

Ces terres ont parfois fait l'objet d'une transaction avec les élus locaux en vue de leur constructibilité. Certaines communes portent aujourd'hui les stigmates que cette urbanisation linéaire.

Les demandes que nous avons pu entendre concernant des terrains à bâtir et que nous n'avons pas enregistrées, risquent être la répétition de ce phénomène que la mémoire locale à encore en tête mais en totale méconnaissance des règles d'urbanisme.

c. Les locations précaires

Les locations précaires constituent un moyen pour les propriétaires fonciers de pouvoir faire entretenir leurs prés ou leurs terres puisque ce sont eux qui sont le plus concernés dans ce cadre.

Cette précarité correspond à une absence d'engagement du propriétaire à vouloir louer durablement son foncier ou le vendre. Il en résulte pour l'exploitant agricole une certaine fragilité car le propriétaire peut retirer à n'importe quel moment son foncier de l'exploitation agricole.

Certaines exploitations expriment de grosses difficultés en particulier lors de successions familiales où les biens mis à disposition sont retirés par les héritiers qui espèrent une meilleure valorisation de ces terres (terrains à bâtir).

Certains exploitants, du fait de la part importante de locations précaires dans leur foncier, peuvent être confrontés à une perte essentielle de surfaces permettant de laisser vivre leur troupeau.

Ces dispositifs précaires ont essentiellement été mis en évidence sur le Nord du territoire sans que nous soyons capables de proposer une solution durable à cette problématique.

Seule une concentration des zones urbaines ou à urbaniser, telle qu'on la constate aujourd'hui, pourrait limiter ces sorties de location intempestive.

Ainsi, les enjeux fonciers vont réellement constituer un axe majeur de travail au niveau du PLUi mais surtout en dehors.

d. Le réseau collectif d'irrigation

Compte tenu des changements climatiques annoncés et constatés, le réseau d'irrigation dit de l'ASL (Association Syndicale Libre) de Lapouyade va rapidement devenir un enjeu majeur.

Il y aura donc lieu rapidement d'identifier ces canalisations et de les repérer.

Suivant la réponse que fera la collectivité aux questions que nous avons posées, l'urgence de traitement pourra s'en trouver modifiée.

2. Les hommes

a. La problématique des jeunes exploitants agricoles

Nous avons pu mettre en évidence le faible nombre de jeunes exploitants que nous avons enquêtés. Ce point, même si nous ne les avons pas tous rencontrés, soulève un vrai problème de mise en valeur agricole du territoire à très court terme.

Ceci est d'autant plus vrai que la part des sociétés d'exploitation, qui généralement correspond à une transmission parents-enfants, ne représente qu'un gros tiers du total des unités enquêtées.

Il y a là un vrai enjeu pour le dynamisme du territoire et la mise en valeur des paysages et des milieux naturels, entre autres.

Nous ne pouvons qu'évoquer, pour faire face à cette démobilité, l'urgence de la mise en œuvre d'une démarche visant à faciliter l'installation des jeunes. Une mobilisation de la collectivité serait sans doute un plus. Il convient de poser cette question en vue d'affiner le projet politique de territoire.

b. Un métier de plus en plus souvent solitaire

La plupart des exploitants agricoles témoignent d'un individualisme sur plusieurs aspects.

Ils se sentent pointés du doigt vis-à-vis de la population et stigmatisés par la société.

Ils n'ont généralement pas de problèmes avec leur voisinage, ce qui représente un point positif dans le partage des espaces entre agriculteurs et riverains, mais les aménagements urbains sont très peu pensés pour faciliter le passage des engins agricoles.

Les agriculteurs ont, en revanche, d'avantage de difficultés relatives aux incivilités venant du grand public.

Les dépôts de déchets sont par exemple énoncés quasiment systématiquement lors des enquêtes. Nous notons également des dégâts sur les parcelles agricoles liés aux pratiques de motocross et gymkhana avec parfois la destruction des barrières, voire de clôture comme nous avons déjà pu l'évoquer.

Il semble que l'action de la gendarmerie et/ou des polices municipales soit insuffisante en la matière. Une piste, *a minima*, serait d'augmenter le nombre de rondes préventives et d'organiser des identifications de dépôt quand cela est possible.

Nous avons pu noter que ce type de démarches existe de la part des Brigades Territoriales, mais que ce sont les services du tribunal qui, par la suite, ne poursuivent pas le travail des équipes locales de gendarmerie.

Les agriculteurs sont souvent seuls au sein même de leur exploitation. Ceux qui cherchent des salariés sont très souvent confrontés à de nouvelles difficultés : la main d'œuvre qualifiée est rare et difficile à fidéliser.

Enfin, nous avons remarqué sur ce territoire, qu'une grande majorité des exploitants agricoles étaient désinformés par rapport à leurs droits, aux aides disponibles ou encore aux formations qu'ils pourraient avoir. Ils reçoivent, certes, des communiqués ou des newsletters mais sont trop souvent noyés par le flux d'information et peuvent, par conséquent, rester en marge.

Nous ne pouvons que souligner le grand esprit défaitiste qui anime bon nombre d'agriculteurs sur le phénomène de déprise et d'isolement agricole. Il convient de réfléchir rapidement à booster le dynamisme rural local.

c. Des actions à mettre en place de manière collective

Les agriculteurs font part d'un manque de dynamisme agricole mais certains, à l'origine étrangers au territoire, ont commencé à mettre en place des actions collectives.

Pour redynamiser l'agriculture sur le territoire, il est utile de continuer ces démarches collectives.

Les agriculteurs déplorent, par exemple, une absence de point de vente sur le territoire, certains étant contraints d'aller jusqu'à Bordeaux pour vendre leurs productions. Une piste serait de mettre en place un point de vente collectif ou un magasin de producteurs sur la commune de Libourne, ville relativement centrale et avec un potentiel de clients importants.

3. Concilier agriculture et contraintes

a. Un métier « passion » avec des contraintes administratives

En dehors du fait qu'il y ait des différences très marquées au niveau des types d'agriculture, les agriculteurs répondent de manière presque collégiale lorsqu'ils décrivent leur métier.

La quasi-totalité des exploitants agricoles aiment leur métier d'agriculteur et s'y sentent bien en dehors des viticulteurs en crise qui évoquent de grandes difficultés financières et un certain fatalisme devant la récurrence des problèmes.

Cependant, tous font part des tâches administratives de plus en plus importantes et chronophages. Ils se sentent opprimés par une administration réglementaire toujours plus présente.

La mise en place de labels et signes de qualité comme HVE3 ou la conversion en agriculture biologique entraîne également de nouvelles tâches administratives.

Vis-à-vis de ces labels, les agriculteurs ont d'ailleurs le sentiment de fournir beaucoup d'efforts et d'investissements (matériels, temps, tâches administratives) non couverts par la valorisation des produits finaux.

b. Un métier qui demande une forte adaptation face à son environnement

L'agriculture est tributaire de l'environnement et des aléas climatiques.

Les agriculteurs doivent toujours s'adapter face aux aléas climatiques. Cependant, la récurrence des aléas climatiques, en particulier le gel ou la grêle, commence à devenir extrêmement problématique en termes de rendements.

Les exploitants agricoles qui ont fait le choix de s'assurer, compte tenu de la récurrence des phénomènes, se heurtent à des compagnies qui ne veulent plus les prendre en charge.

Depuis 2017, certains agriculteurs ont, chaque année, au moins 50% de perte de récoltes.

Les agriculteurs constatent également des dégâts liés à la présence d'une faune sauvage plus importante. Ces dégâts ne sont aujourd'hui pas systématiquement indemnisés par les fédérations de chasse (un exemple d'indemnisation de 22 euros pour une perte à 80% dans un champ de maïs de 2 ha).

4. Les enjeux spatialisés

a. Méthodologie et cartes supports

La carte des enjeux agricoles spatialisés repose sur le rapprochement des grands espaces agricoles du territoire (carte n°8) croisés principalement avec la carte du réseau hydrographique et des altitudes (carte n°9).

Le résultat du croisement de ces informations a fait l'objet d'une interprétation à dire d'experts (techniciens filières de la Chambre d'Agriculture et conseillers agricoles spécialisés).

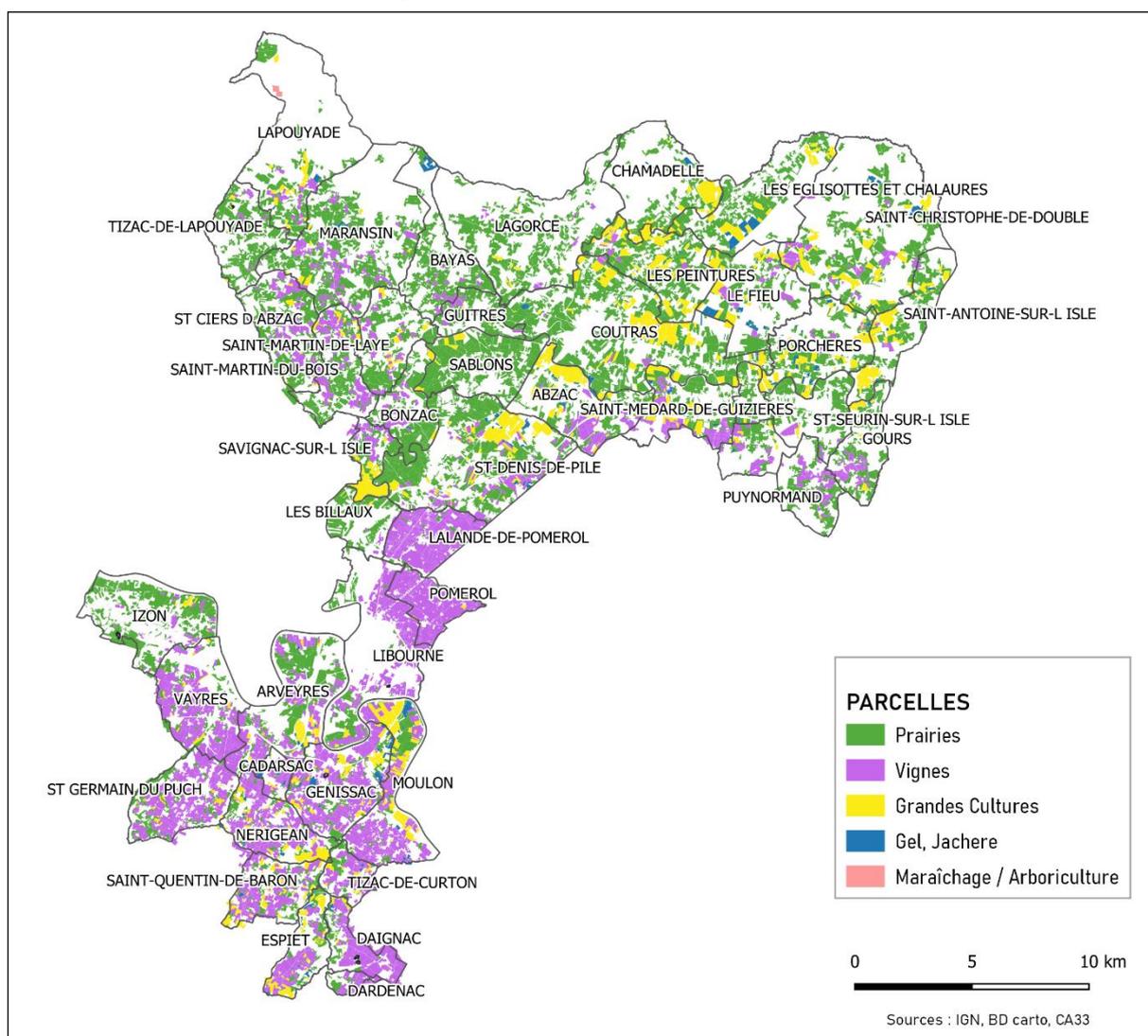
Volontairement, ces résultats sont présentés sous forme de zones, les limites précises de chacune d'entre elles n'étant pas forcément tranchées dans l'espace.

Ces grands espaces agricoles ne préjugent en rien la mise en place d'autres types de projets ponctuels, à l'échelle de la parcelle.

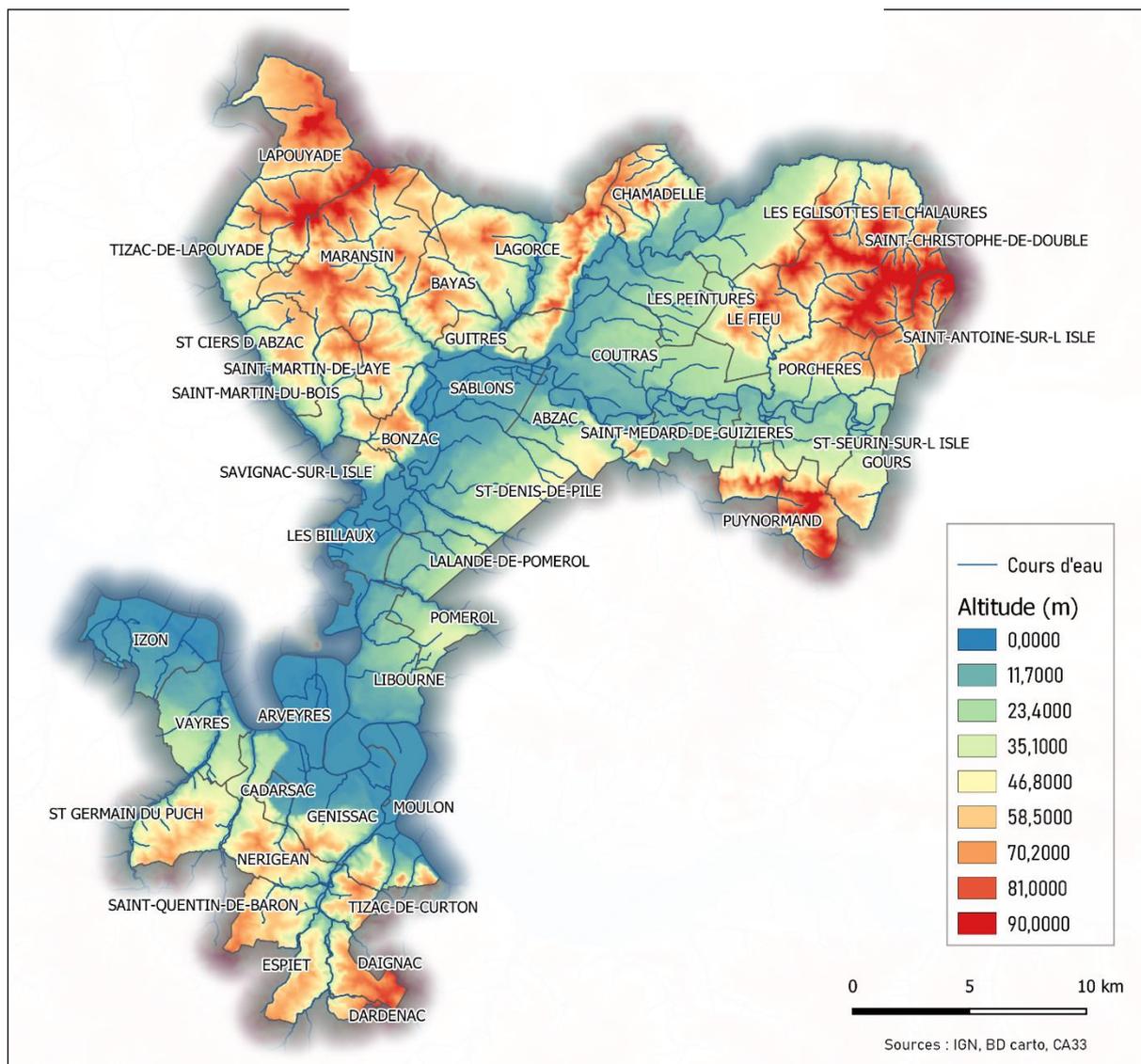
Cette carte des enjeux constitue une approche volontairement guidée mais qui n'a aucune vocation d'orientation ou d'exhaustivité.

Certains de ces espaces font l'objet d'autres classements (zones Natura 2000, zone inondable, zone feux de forêt) qui vont contraindre fortement les enjeux agricoles sur ces territoires (par exemple, les secteurs 1 et 4, « Dominante forestière avec clairières agricoles » et « Dominante prairie » page 68).

Carte 8: Espaces agricoles sur le territoire de la Cali en 2022 (Source : CA33)



Carte 9 : Altitudes et réseau hydrographique



b. Les enjeux agricoles spatialisés

▪ **Préambule**

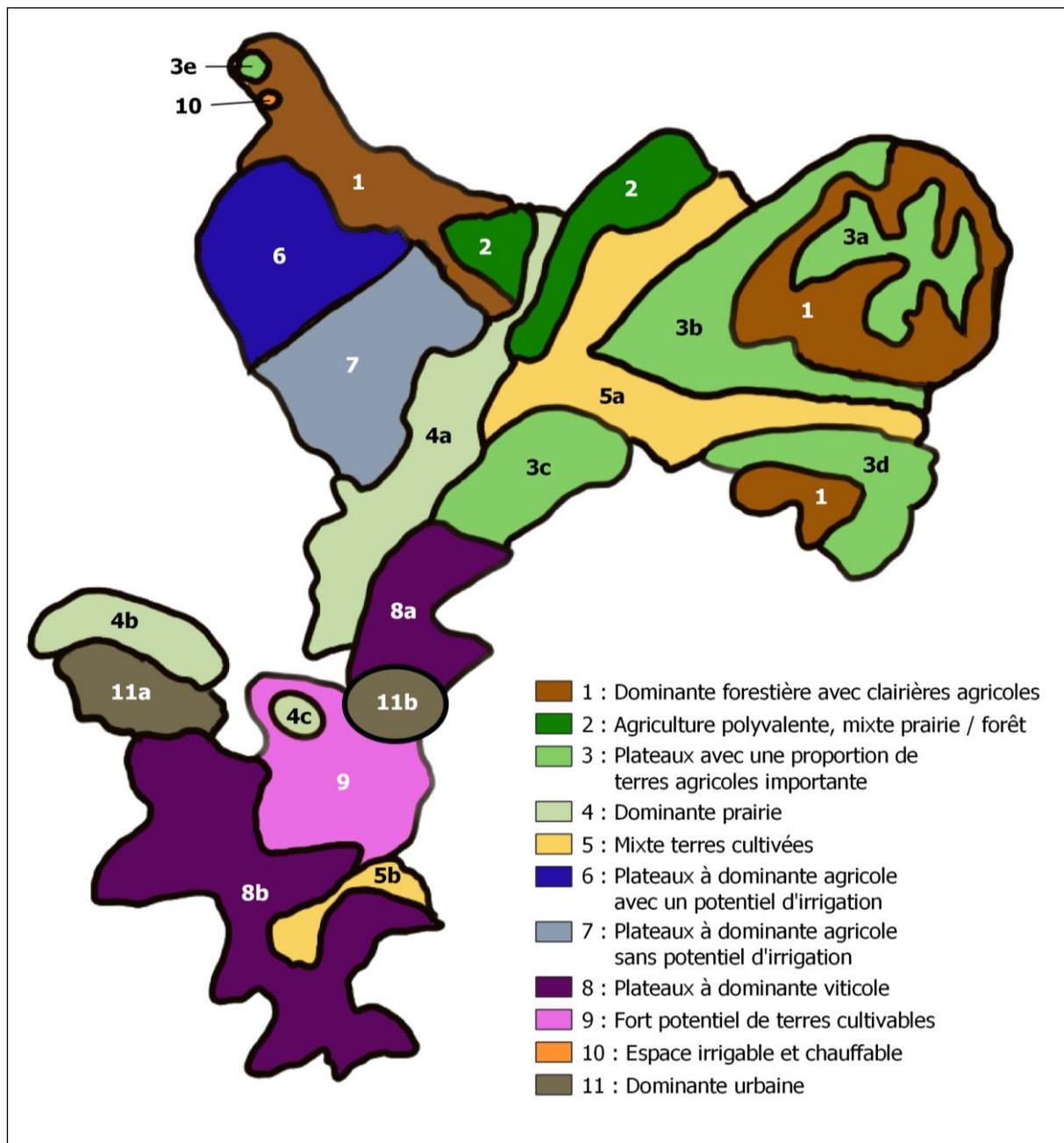
La disponibilité en eau va constituer le facteur déterminant pour s'engager dans la diversification des productions agricoles.

La reconversion d'espaces viticoles en zones d'élevage nécessite des ilots de taille suffisamment vaste pour pouvoir implanter des cheptels assez grands pour être rentables (la taille des ilots sera variable selon le type d'élevage).

Toute reconversion et diversification d'activité agricole va devoir s'accompagner d'actions de **formations et de conseils**.

▪ **Carte des enjeux agricoles spatialisés**

Carte 10 : Enjeux agricoles spatialisés sur le territoire de la Cali en 2022 (Source CA33)



▪ **Analyse des potentiels et des enjeux éventuels par zone**

Zone 1 : Dominante forestière avec clairières agricoles

Globalement, cette zone correspond aux secteurs les plus boisés du territoire (la Double et le Landais) avec des clairières résiduelles dont certaines ont été réappropriées par l'activité agricole.

Pour cette zone 1, l'un des enjeux majeurs va résider dans **la récupération des autres clairières résiduelles pour des activités agricoles nécessitant de petites surfaces** (exemples : volailles, ateliers caprins lait, apiculture,...).

Zone 2 : Agriculture polyvalente, mixte prairie / forêt

Cette zone correspond à un secteur agricole très polyvalent, composé de prairies alternant avec de la forêt de pins plantés il y a une trentaine d'années en lieu et place de la vigne.

C'est un secteur caractérisé par une très grande précarité de l'occupation agricole (locations verbales).

Un enjeu majeur va consister à **maîtriser le foncier, voire en changer la destination forestière pour le remettre à vocation d'élevage.**

Zone 3 : Plateaux avec une proportion de terres agricoles importantes

- 3a, 3b et 3e

En approche de la Double, ces zones sont à dominante forestière avec la présence d'élevages à l'herbe plutôt extensifs.

S'il y a une certaine disponibilité en eau, nous pouvons envisager des perspectives de diversification de l'agriculture vers l'arboriculture (fruits à coques par exemple) sur des échelles de 10 à 40 ha.

- 3c et 3d

Au sud de l'A89, ces zones d'agriculture mixte possèdent quelques vignes en appellation Bordeaux, difficiles à convertir en certaines cultures de céréales, oléagineux et protéagineux par exemple si les terres ne sont pas assez profondes et qu'il n'y a pas d'accès à l'eau.

Zone 4 : Dominante prairie

La zone 4 correspond à un bocage en partie inondable, la partie 4a correspondant à la vallée de l'Isle et la partie 4b à la vallée de la Dordogne au nord de la commune d'Izon.

Ces deux parties sont caractérisées par des sites Natura 2000.

Ces deux zones en herbe avec élevage extensif valorisent des prairies qualitatives mais inondables.

Le caractère inondable de ces secteurs interdit la constructibilité de nouveaux bâtiments agricoles. La maîtrise foncière de ceux existants dans les vallées constitue un enjeu fort.

Un autre enjeu majeur consiste à **maintenir un niveau d'éleveurs suffisant pour poursuivre l'entretien du paysage et des prairies** d'autant plus que la richesse environnementale implique l'interdiction du retournement des prairies.

Zone 5 : Mixte terres cultivées

- 5a

En amont de Coutras sur l'Isle et Dronne, nous avons affaire à un secteur bien structuré en termes d'organisation des exploitations en polyculture élevage, avec des actifs agricoles relativement **jeunes et dynamiques.**

Ce secteur concentre la majorité des exploitations laitières du secteur dont l'essentiel de la production est bien valorisé grâce au groupe laitier Savencia (fromagerie des Chaumes) tournée vers **la production fromagère à haute valeur ajoutée.**

Une autre partie est valorisée par **l'AOP Beurre Poitou-Charentes** délimitée sur les communes de : Les Eglisottes-et-Chalaires, Lapouyade, Saint-Antoine-sur-l'Isle, Saint-Christophe-de-Double, Saint-Ciers d'Abzac et Tizac de Lapouyade.

Malgré cette AOP, nombre d'exploitations laitières ont disparu, souvent remplacées par des troupeaux allaitants. Dans ce contexte, **l'autosuffisance alimentaire des troupeaux devient un enjeu majeur couplé à une nécessaire irrigation pour certains élevages.**

Selon la disponibilité de l'eau, **des cultures à plus forte valeur ajoutée peuvent être envisagées.**

Le maintien de la synergie existante entre les différents acteurs du secteur (vétérinaire, abattoir,...) reste fragile et constitue un enjeu majeur.

- 5b

Cette zone correspond à la vallée du ruisseau du Canaudonne et de ses affluents caractérisée par la présence de grandes cultures plus présentes que sur le reste du secteur.

S'il existe une disponibilité en eau, **la culture des oliviers** serait propice sur ces terres d'autant plus que des opérateurs coopératifs économiques s'intéressent sérieusement à la mise en place d'une filière oléicole.

Zone 6 : Plateaux à dominante agricole avec un potentiel d'irrigation

La zone 6 correspond à une partie potentiellement irrigable avec le **réseau collectif de la centrale du blayais**.

Ce réseau est aujourd'hui sous-exploité.

Par ailleurs, il peut présenter des difficultés de disponibilité en eau liées à une compétition avec d'autres réseaux situés hors Cali plus en aval et à des coûts de fonctionnement et de raccordement pouvant être dissuasifs.

Si l'accès à l'eau constitue un enjeu majeur, **la disponibilité du foncier reste préoccupante compte tenu du niveau important d'occupation précaire mis en évidence**.

Zone 7 : Plateaux à dominante agricole sans potentiel d'irrigation

Cette partie sans accès à l'eau est plutôt propice aux exploitations de troupeaux allaitants. Sur ce secteur, on rencontre **des difficultés liées à la transmission du foncier**.

La présence d'un habitat diffus important est une contrainte pour **faire respecter les périmètres sanitaires des bâtiments d'élevage préexistants** sur le secteur.

Les zones 1, 2 et 7 seraient, par exemple, propices au développement **de parcours de volailles** en complément des zones boisées. Le prix du foncier resterait "raisonnable".

On observe une certaine appétence des porteurs de projets pour l'élevage de volailles de chair aujourd'hui, avec une valorisation locale en circuit court.

L'absence d'équipements publics d'abattage et de découpe pour la volaille et éventuellement de transformation nous conduit à proposer à avoir une réflexion sur l'équipement collectif de ce secteur avec de tels outils en lien avec une politique départementale.

Zone 8 : Plateaux à dominante viticole

- 8a

La zone 8a correspond aux appellations communales Pomerol, Lalande-de-Pomerol et Saint-Emilion.

Sur ce secteur, il n'y a pas de réel enjeu, ce secteur viticole ne présentant pas de signe de crise.

Seule la confrontation avec le tissu urbain de Libourne pour les appellations Pomerol et Saint-Emilion va constituer une problématique majeure entre espaces viticoles et habitats du fait des **Distances de Sécurité Réglementaire (DSR)**.

- 8b

Sur cette zone, historiquement à vocation viticole, certains espaces présentent une qualité intrinsèque des terroirs, dont certains experts les comparent à ceux de Saint-Emilion.

Au-delà de la crise viticole et de ses conséquences, **il nous apparaît pertinent de sauvegarder le potentiel plantable de ces espaces**.

Zone 9 : Fort potentiel de terres cultivables

La zone 9 correspond à **des terroirs riches où peuvent être envisagées d'autres cultures** (maraîchage, arboriculture, grandes cultures,...).

La diversification des productions doit prendre en compte la perspective du changement climatique et nécessite un accompagnement technique lorsqu'elle concerne des exploitations agricoles déjà en place.

Zone 10 : Espace irrigable et chauffable

Cette zone spécifique correspond aujourd'hui aux serres de tomates Rougeline alimentée par la centrale Véolia à proximité.

D'autres cultures peuvent être envisagées et bénéficier de la chaleur produite par la centrale dans la mesure où il y a de la disponibilité en eau.

Des projets de diversification sont en cours avec un projet de serres de fraises et un d'agrivoltaïsme (asperges sous panneaux photovoltaïques).

Zone 11 : Dominante urbaine

- 11a

La zone 11a correspond à une partie de la commune d'Izon et constitue un tissu urbain de densité moyenne entrecoupé de zones de gravières. Il n'y a plus d'enjeux agricoles particuliers dans cette zone.

- 11b

La commune de Libourne, ville centrale de la Cali de 24 000 habitants, présente un tissu urbain dense. Par son attractivité et son potentiel de consommateurs de produits locaux, **une piste serait d'y mettre en place un point de vente collectif ou un magasin de producteurs.**

F. CONCLUSION

La vision prospective, faisant suite aux éléments factuels du diagnostic agricole, propose différentes pistes d'actions.

Elle permet d'orienter l'élaboration du PLUi-HD en faveur de l'agriculture, mais au-delà du document d'urbanisme, nous proposons d'autres éléments à travailler en vue de préserver l'agriculture sur le territoire.

Ces axes permettent d'ouvrir le débat sur les stratégies à mettre en place sur le territoire, et d'alimenter la politique agricole de la Cali.

Les différents indicateurs évoqués tout au long de ce diagnostic montrent un intérêt stratégique de travailler sur le maintien de l'agriculture en concertation avec les différents acteurs.

C. EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS

1. L'OFFRE DE SANTÉ

Selon la Base Permanente des Equipements de l'INSEE, la Cali compte 94 médecins généralistes. Avec 10,3 médecins généralistes pour 10 000 habitants, **l'offre sur la Cali est supérieure à la médiane girondine (9,5 pour 10 000 habitants), mais reste bien inférieure à celle des principales EPCI référentes**, qui structurent les bassins de vie principaux du département. Ce constat vaut également pour les praticiens « spécialistes » avec des manques particulièrement identifiés de kinésithérapeutes, orthophonistes, psychologues par exemples.

La présence du centre hospitalier de Libourne constitue bien sûr un atout majeur d'accessibilité aux praticiens spécialistes, l'attractivité du centre hospitalier rayonnant d'ailleurs très largement au-delà de la Cali.

EPCI	Taux de médecin généraliste pour 10 000 habitants	Taux de médecin « spécialiste » pour 10 000 habitants
Bordeaux Métropole	13,5	64
CA du Libournais	10,3	39
CA du Bassin d'Arcachon Nord	15,8	52
CA Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique (COBAS)	13,6	57
CC du Sud Gironde	11,6	45

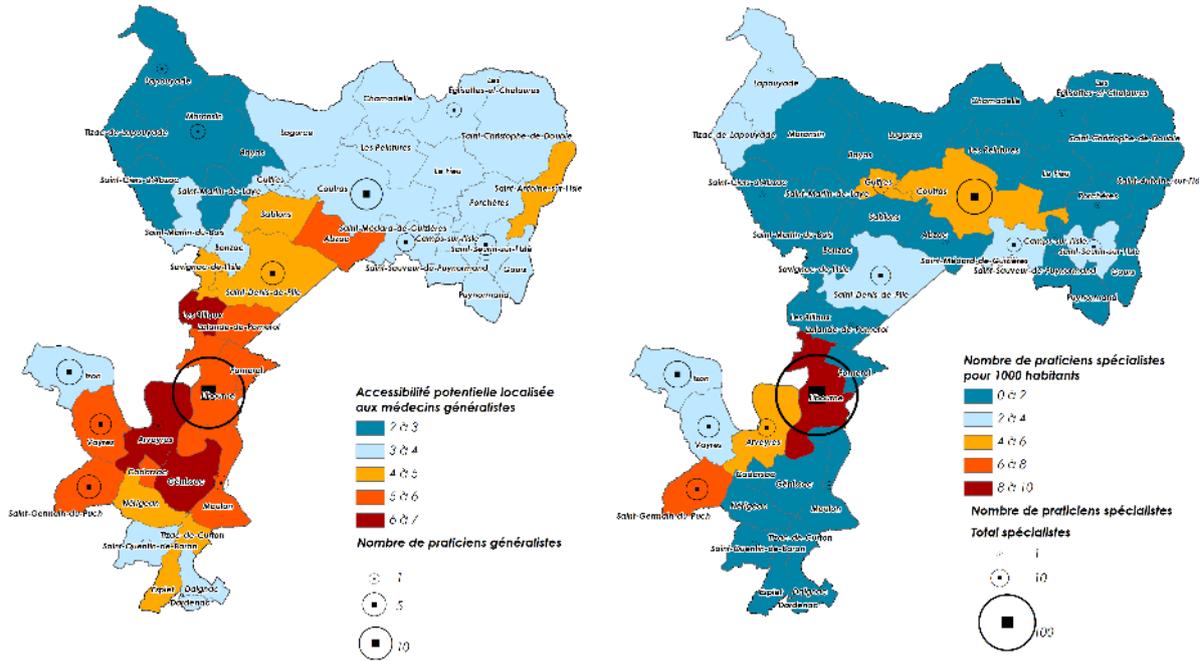
Source : INSEE BPE 2020

Les cartographies ci-après illustrent néanmoins l'importante fracture d'accès aux soins :

- L'accès aux médecins généralistes diminue de façon importante à mesure que l'on s'éloigne de Libourne. On constate surtout un fort éloignement sur la partie Nord du territoire, davantage marquée sur la partie Nord-Ouest. **Malgré la présence de praticiens sur Coutras, Saint-Denis-de-Pile, Guîtres ou Saint-Médard-de-Guizières par exemples, l'offre est trop limitée par rapport à la population résidente, qui plus est dans un contexte de vieillissement notable de la population, accentué sur cette partie du territoire.**
- L'accès aux spécialistes est très concentré sur Libourne, notamment avec le centre hospitalier. Coutras et Guîtres présentent des densités de praticiens importantes, structurant l'offre sur la partie Nord du territoire. Quelques communes présentent une offre de proximité, comme

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Arveyres, Saint-Germain-du-Puch, Saint-Denis-de-Pile ou Saint-Seurin-sur-l'Isle par exemples ; mais l'offre est insuffisante pour rayonner à l'échelle intercommunale.



Source : INSEE BPE 2020, DREES - Réalisation : Métropolis

L'Accessibilité Potentielle Localisée est un indicateur local, disponible au niveau de chaque commune, qui tient compte de l'offre et de la demande issue des communes environnantes. Calculé à l'échelle communale, l'APL met en évidence des disparités d'offre de soins qu'un indicateur usuel de densité, calculé sur des mailles beaucoup plus larges (bassins de vie, départements...), aura tendance à masquer. L'APL tient également compte du niveau d'activité des professionnels en exercice ainsi que de la structure par âge de la population de chaque commune qui influence les besoins de soins.

Notons que, ces dernières années, l'offre de santé a été fréquemment développée sous la forme de « pôle santé » accueillant des maisons de santé et pharmacies, implantées en entrées de villes / bourgs, relativement éloignées des pôles d'habitat et de centralités administratives ou commerciales. Ce développement, s'il permet de mutualiser les coûts supportés par les praticiens et favoriser leur maintien / implantation sur les communes, posent des questions en termes de mobilités et de déplacements, notamment pour une population vieillissante dont les capacités et solutions de mobilités personnelles et autonomes diminuent.



2. L'OFFRE DE GARDE «PETITE-ENFANCE »

En 2020, selon la Caisse d'Allocations Familiales, le taux de couverture global pour l'accueil des jeunes enfants (0-3 ans) sur la Cali était de 55 places pour 100 enfants, une offre inférieure à l'ensemble des moyennes référentes :

EPCI	Taux de couverture global pour l'accueil des jeunes enfants
Bordeaux Métropole	68,9
CA du Libournais	55
CA du Bassin d'Arcachon Nord	69,7
CA Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique (COBAS)	73,3
CC du Sud Gironde	54,3
Gironde	66,2
Région Nouvelle-Aquitaine	65,2
Moyenne nationale	58,8

Source : CAF

Capacité théorique d'accueil des enfants de moins de 3 ans par les modes d'accueil "formels" pour 100 enfants de moins de 3 ans.

Sont comptabilisés les modes d'accueil "formels" suivants :

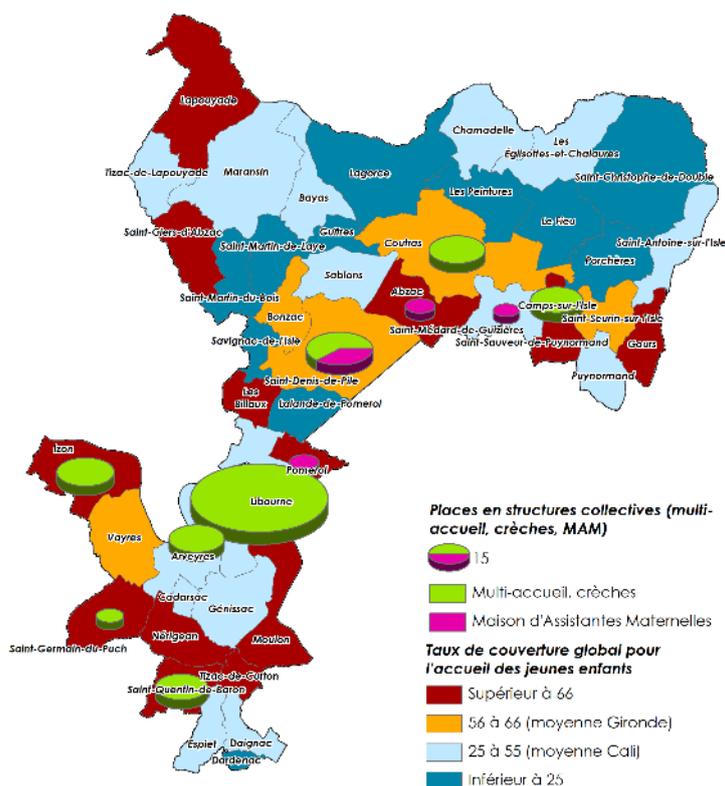
- Assistant(e) maternel(le) employé(e) directement par des particuliers
 - Salarié(e) à domicile
- Accueil en Établissement d'Accueil du Jeune Enfant (collectif, familial et parental, micro-crèches)
 - Ecole maternelle

La capacité d'accueil théorique correspond à l'ensemble des places offertes aux enfants de moins de 3 ans à un instant donné sur le territoire observé. Ces informations n'étant pas toutes disponibles, elle sont parfois approchées en mobilisant des données sur l'accueil constaté. C'est le cas de l'accueil effectué par un(e) salarié(e) au domicile des parents, de l'école ou de l'accueil dans les micro-crèches financées par la Prestation d'accueil du jeune enfant (Paje). La capacité d'accueil comptabilise des places d'accueil proposées à un instant donné, et non un nombre d'enfants gardés. Ainsi, on ignore le fait que certaines places peuvent être utilisées par plusieurs enfants à temps partiel : ce peut être le cas de places en établissement d'accueil du jeune enfant. De même, d'autres places ne comblent pas tout à fait les besoins : ce peut être le cas des places à l'école, utilisées souvent pour la tranche d'âge des 2-3 ans à mi-temps, et qui nécessitent un complément d'accueil. Un enfant peut donc occuper plusieurs places d'accueil (école et assistant(e) maternel(le) par exemple). Cette capacité est présentée à plusieurs échelles territoriales, il s'agit d'une capacité d'offre sur un territoire donné, ainsi sur certains territoires, le taux de couverture peut être supérieur à 100 lorsque l'offre d'un territoire intègre des enfants résidant sur d'autres territoires.

A l'échelle de la Cali, l'offre de places en structures collectives est concentrée sur les communes les plus peuplées : Libourne, Coutras, Saint-Denis-de-Pile, Izon, Arveyres, Saint-Quentin-de-Baron, Saint-Germain-du-Puch, Camps-sur-l'Isle (pour le secteur de Saint-Seurin-sur-l'Isle).

Quelques MAM (Maisons d'Assistant(e)s Maternel(le)s) sont présentes en complément.

On constate que le taux de couverture global est bien plus faible sur les communes les moins peuplées, notamment à l'extrême Nord du territoire.



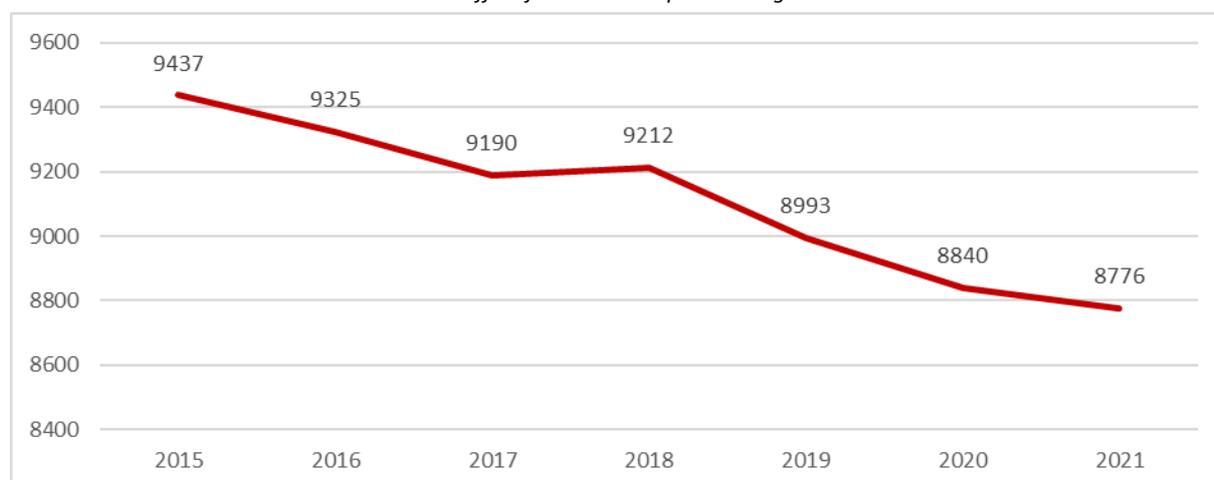
Source : Caf, site internet de La Cali, monenfant.fr – Réalisation : Métropolis

3. LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Comme vu précédemment, à la rentrée scolaire 2021, selon les données du Ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse, la Cali compte 8776 élèves du premier degré (écoles maternelles et élémentaires, publiques et privées sous contrat), contre 9437 à la rentrée 2015.

En 6 ans, la Cali a ainsi connu une baisse, quasi-continue, de 661 élèves.

Évolution des effectifs scolaires de premier degré sur la Cali



Source : Ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse – Réalisation : Métropolis

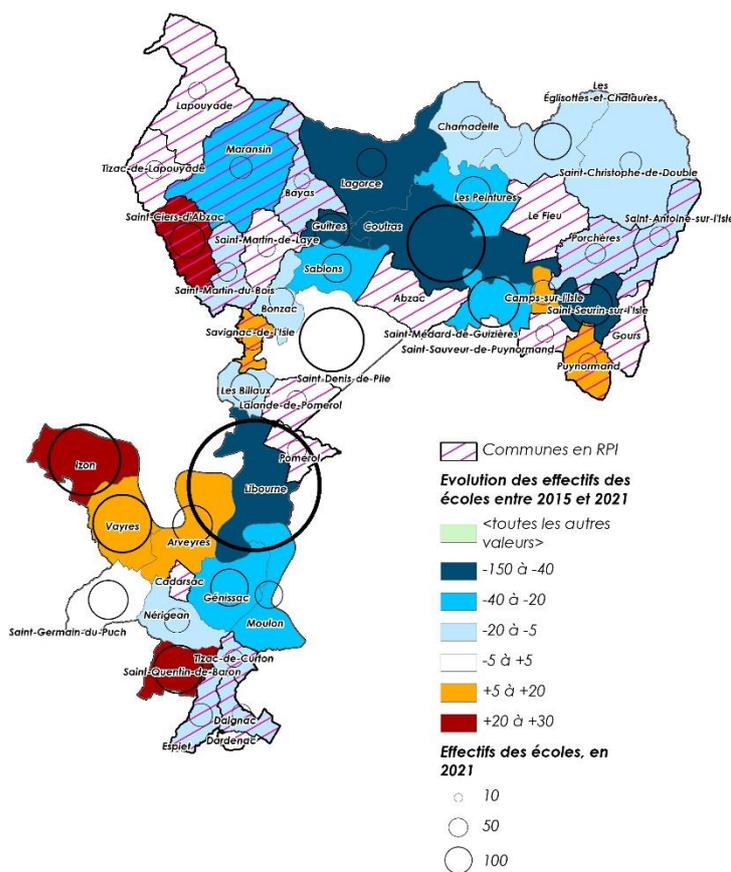
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Libourne (-152 élèves), Coutras (-112) et Saint-Seurin-sur-l'Isle (-80) ont été les communes les plus touchées par la baisse des effectifs scolaires.

Même les communes les plus attractives démographiquement (Izon, Vayres, Saint-Quentin-de-Baron, Saint-Ciers-d'Abzac, Saint-Denis-de-Pile, ...), n'ont connu que des hausses limitées d'effectifs scolaires (+29 élèves à Izon, +24 à Saint-Quentin-de-Baron, ...).

Cette relative dissociation entre évolution des effectifs scolaires et évolution démographique global traduit l'attractivité du territoire pour une population généralement âgée, et sans enfants.

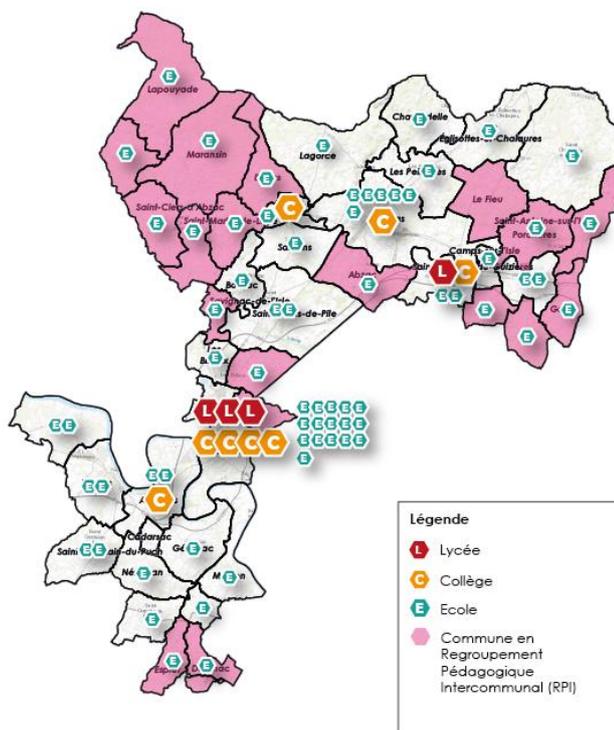
Notons que les communes disposant d'un regroupement Pédagogique Intercommunal (RPI) ont connu une baisse limitée de leurs effectifs.



Source : Ministère de l'Education Nationale et de la Jeunesse – Réalisation : Métropolis

La Cali dispose par ailleurs de 8 collèges regroupant près de 5000 élèves : Arveyres, Coutras, Guîtres, 4 à Libourne et Saint-Médard-de-Guizières. Entre 2015 et 2021, les effectifs ont augmenté de 250 élèves (surtout entre 2015 et 2018 ; depuis la rentrée 2018 les effectifs restent stables).

Enfin, 3 lycées existent à Libourne et un à Saint-Médard-de-Guizières (privé). Les lycées de Libourne sont les lycées de secteur pour toutes les communes de la Cali (et certaines communes sur d'autres EPCI), à l'exception d'Izon qui est rattachée au secteur de Lormont.



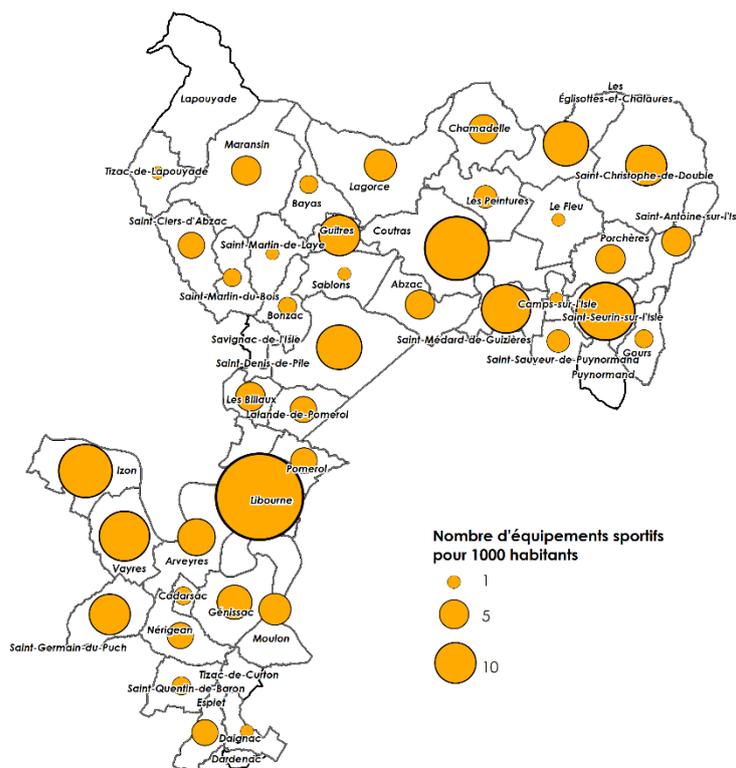
Source : Ministère de l'Education Nationale et de la Jeunesse – Réalisation : Métropolis

4. L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS CULTURELS, SPORTIFS ET DE LOISIRS

Chaque commune de la Cali dispose d'au moins un équipement sportif de proximité (boulodrome, tennis, terrain de jeux, skate-park, ...). Le nombre d'équipements est bien sûr corrélée au nombre d'habitants résidant sur chaque commune.

Certaines communes disposent d'équipements structurants, dont le rayonnement dépasse l'échelle communale, comme par exemples :

- **Les piscines** (centre aquatique de Libourne, piscine extérieure de Coutras, piscine de Saint-Seurin-sur-l'Isle)
- **Des centres équestres** (Bayas, Chamadelle, Coutras, Izon, Lagorce, ...)
- **Les aires de sports nautiques et de baignade** (Libourne, Espiet, Maransin, Porchères, Saint-Christophe-de-Double)



Source : INSEE BPE – Réalisation : Métropolis

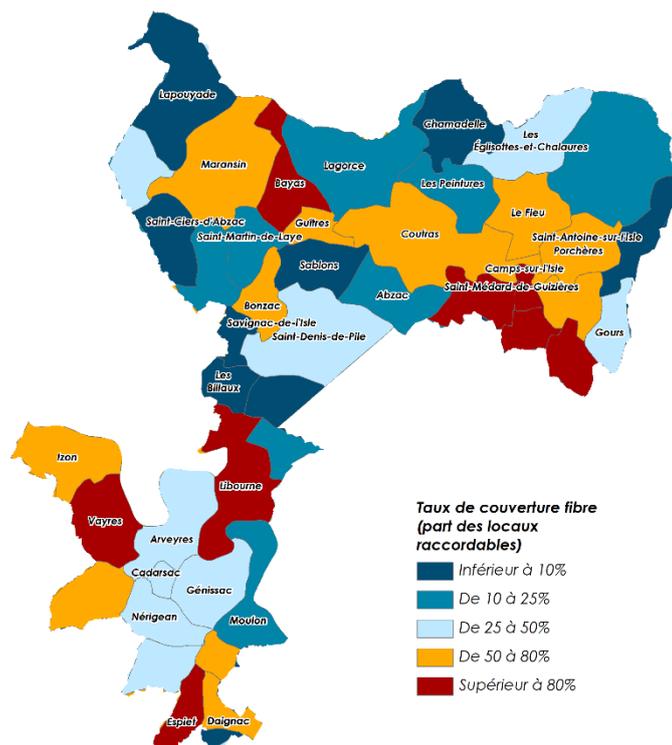
L'offre culturelle est davantage concentrée. Si quelques communes disposent d'une bibliothèque / médiathèque, Libourne présente les équipements les plus attractifs : cinéma, théâtres, lieux d'exposition. Saint-Denis-de-Pile dispose également d'une salle de concert.

5. LES RÉSEAUX NUMÉRIQUES

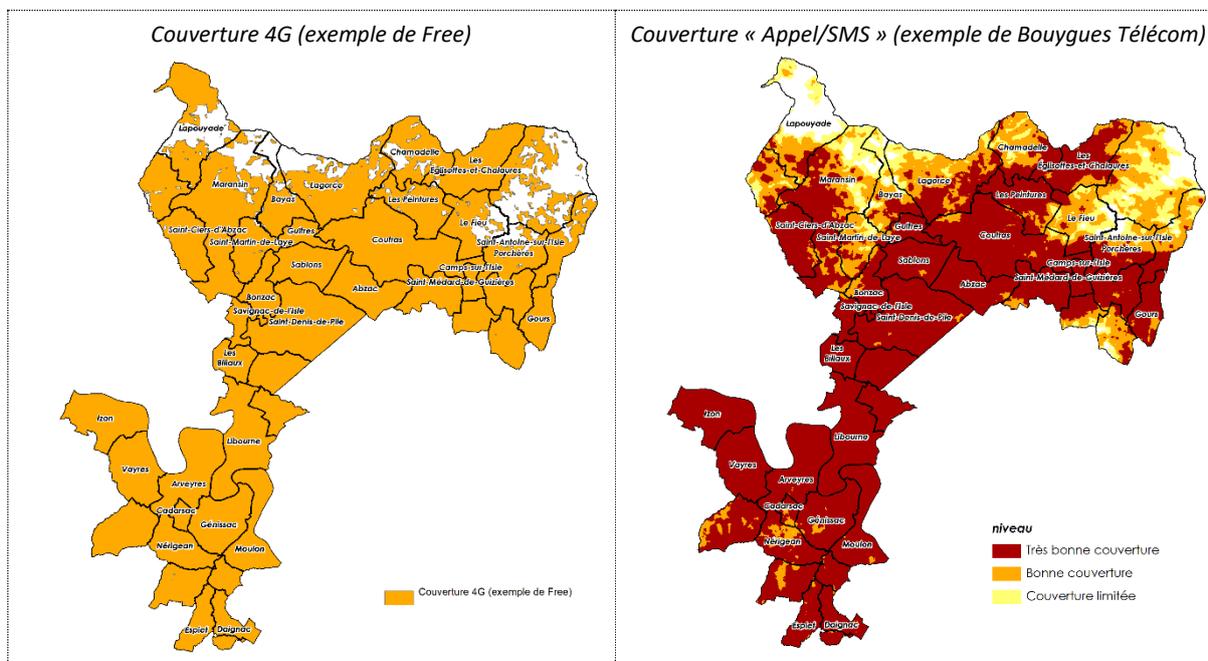
Selon l'observatoire de l'ARCEP, en décembre 2022, de nombreuses communes ne disposent pas encore d'une majorité de locaux raccordables à la fibre, comme le précise la carte ci-contre.

Le déploiement de cette technologie est en cours. Selon le syndicat Gironde Haut Méga, toutes les communes seront desservies d'ici 2025.

Source : ARCEP – Réalisation : Métropolis



99% de la population est desservie par le réseau téléphonique (appel/voix/sms) et le réseau 4G (par au moins un opérateur majeur), même s'il existe des zones non desservies sur les parties aux extrêmes Nord et Est du territoire.



D.MORPHOLOGIE URBAINE ET TYPOLOGIE DU BÂTI

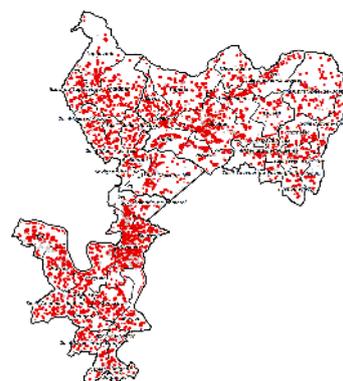
Afin de s'inscrire dans une démarche en continuité et cohérente vis-à-vis des investigations déjà réalisées sur le territoire, et plus particulièrement à l'échelle du SCoT du Grand Libournais, le diagnostic des morphologies urbaines s'appuie sur la nomenclature établie au travers de l'étude « Identification des capacités de division parcellaire² ».

1. LE FONCTIONNEMENT URBAIN : RÉSEAU DE BOURGS HISTORIQUES ET PÉRIURBANISATION

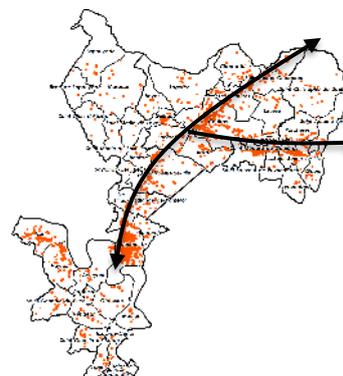
De manière synthétique, l'urbanisation historique du territoire s'est faite par un mitage des espaces ruraux. La cartographie du tissu bâti datant d'avant 1950 témoigne de la forte vocation agricole du territoire et de la présence d'une population disséminée sur l'ensemble du territoire dans un contexte où habitat et lieu de travail étaient très proches.

Par la suite, les constructions nouvelles apparues à partir des années 50 et 60 se sont fortement implantées à proximité des principaux axes de communication du territoire, à savoir les actuelles RD674 et RD1089. Dans une moindre mesure les bases d'une urbanisation forte sur les communes d'Izon et Vayres sont également posées en s'appuyant notamment sur la RD242.

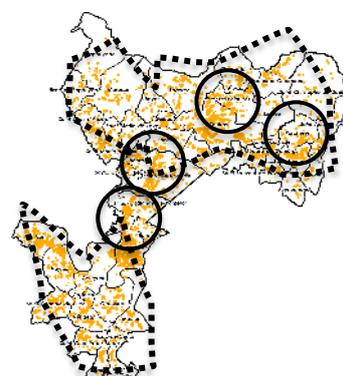
Avant 1950...
Centres-bourgs et mitage agricole historique



...1951-1970...
Développement affirmé le long de la D674 et D6089



...1971-1990...
Affirmation des centralités historiques, périurbanisation et mitage



² Etude lancée par le PETR du Grand Libournais avec la participation de l'ADEME Nouvelle Aquitaine, du Département et du CAUE de la Gironde. Etude menée par les cabinets Villes Vivantes et ID de Ville.

équipements, services et emplois du territoire, en particulier Libourne, Saint-Denis de Pile, Coutras et Saint-Seurin sur l'Isle. Mais également par un mitage important de l'urbanisation sur les espaces ruraux.

Plan de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Ce phénomène de mitage a par la suite été plus contrôlé par l'apparition des premiers documents d'urbanisme sur une majorité de communes qui n'en disposait pas jusqu'alors. Un effet de recentrage de l'urbanisation s'est opéré en privilégiant les entités urbaines facilement accessibles depuis les principaux axes de communication.

Depuis 10 ans, un effet de concentration du développement urbain autour des principales centralités du territoire apparaît clairement. Ce processus s'appuie toujours sur les principaux axes de communication, ce qui entraîne des effets de conurbations assez importants entre différentes communes :

- Izon et Vayres, via la RD242 ;
- Libourne, les Billaux et Saint-Denis de Pile, via les RD910 et RD674 ;
- Coutras et Les Peintures, via la RD674 ;
- Saint-Médard de Guizières, Camps-sur-l'Isle et Saint-Seurin-sur-l'Isle, via la RD1089.

2. UNE DIVERSITÉ DE FORMES URBAINES

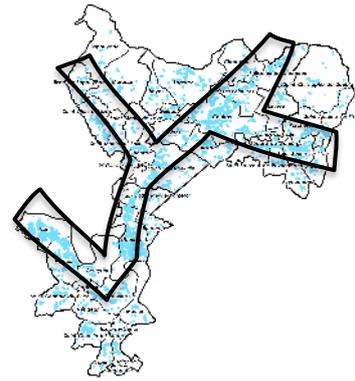
Au-delà d'une analyse du contexte foncier du moment, l'étude « Identification des capacités de division parcellaire » à l'échelle du Grand Libournais a permis de dégager une nomenclature de trois grandes familles de tissus urbains : la ville historique, la ville diffuse et la ville aménagée. Ces dernières se décomposent par ailleurs en sous-catégories.

En s'appuyant sur cette étude, le travail de diagnostic propose de réadapter la nomenclature en déclinant les différents tissus urbains présents à l'échelle de la Communauté d'Agglomération du Libournais :

- La ville historique :
 - Le centre-ville de Libourne ;
 - Les centres-bourgs ;
 - Les faubourgs anciens ;
 - Les hameaux historiques
- La ville aménagée :
 - Les quartiers d'habitat individuel dissocié ;
 - Les quartiers d'habitat individuel groupé ;
 - Les opérations d'habitat collectif
- La ville diffuse :

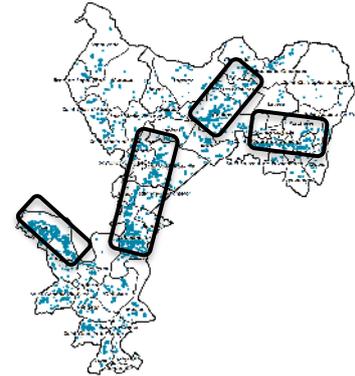
...1991-2011...

Périurbanisation vers les pôles d'emplois (Libourne, A89, proximité de Bordeaux)



...Depuis 2011...

Recentralisation sur Libourne et les (nouveaux ?) pôles structurants



- Les quartiers de logements individuels purs
- L'habitat rural isolé

C'est sur cette base que les parties suivantes sont déclinées.

A. LA VILLE HISTORIQUE

1. Le centre-ville de Libourne

La ville historique progresse de la ville « sédimentée » à la ville « compacte ». Les villages, les hameaux, les faubourgs et le diffus ancien sont souvent les marqueurs de l'identité communale. Ils correspondent aux noyaux historiques d'urbanisation ou à d'anciennes propriétés viticoles ou corps de ferme. Les rues sont étroites et sinueuses et les bâtiments sont, le plus souvent, mitoyens et implantés proches ou à l'alignement de la rue.



Place Abel Surchamp à Libourne



Le centre-ville de Libourne constitue la trame urbaine historique la plus dense du territoire de la Communauté d'Agglomération. Respectant la trame historique de la bastide, le tissu urbain comprend des enjeux patrimoniaux mais également d'adaptation au réchauffement climatique (trame verte urbaine, désimperméabilisation,...).

Densité

- 100 logements / hectare

Composants urbains

- Îlots denses situés en secteur patrimonial (Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine)
- Bâti en ordre continu en alignement sur rue, créant un ensemble compact
- Parcellaire de taille et de forme très différente à l'échelle des îlots
- Hauteur du bâti compris généralement entre R+2 et R+4

Modèle(s) d'habitat(s) dominant(s)

- Immeubles subdivisés en logements de tailles variables
- Types de logements dominants : T2 – T3

Caractéristiques fonctionnelles

- Tracé viaire étroit
- Espaces non bâtis constitués de cours intérieures ou de jardinets
- Stationnement résidentiel sur rue ou privé

Usages dominants

Mixité fonctionnelle importante avec des rez-de-chaussée dédiés à d'autres destinations que l'habitat (commerces, services, restauration,...)

2. Les centres-bourgs



Rue Gambetta à Coutras



Bourg de Puynormand



Densité

- 20 à 50 logements / hectare

Composants urbains

- Îlots denses en ordre continu sur la rue et régulier en R+1 à R+2 (dominant)
- Parcellaire globalement régulier et de petite taille
- Cœurs d'îlots verts, la quasi-totalité des maisons dispose d'un jardin

Modèle(s) d'habitat(s) dominant(s)

- Maisons de ville de R+1 à R+2 (division verticale possible pour T1 et T2)
- Type de logements dominants : T3

Caractéristiques fonctionnelles

- Stationnement résidentiel : sur voirie et ponctuellement garages privés
- Tracé rectiligne des voies

Usages dominants

- Fonction résidentielle dominante avec présence également de rez-de-chaussée commerciaux

Exemple de communes concernées

- Coutras, Saint-Médard de Guizières, Abzac, Saint-Germain du Puch, Vayres, Izon, Moulon, Saint-Seurin sur l'Isle, Guîtres, Sablons, Saint-Denis de Pile,...

3. Les faubourgs anciens



Rue de Géréaux à Libourne



Rue du Puits de Jousse à Guîtres



Densité

- 20 à 50 logements / hectare

Composants urbains

- Îlots denses en ordre continu ou semi-continu sur la rue et régulier en R+1 (dominant)
- Alignement sur rue ou recul homogène
- Cœurs d'îlots verts, la quasi-totalité des maisons dispose d'un jardin

Modèle(s) d'habitat(s) dominant(s)

- Maisons de ville de R+1
- Type de logements dominants : T3 et T4

Caractéristiques fonctionnelles

- Stationnement résidentiel : sur voirie et ponctuellement garages privés
- Tracé rectiligne des voies

Usages dominants

- Faible mixité fonctionnelle avec une vocation résidentielle forte

Exemple de communes concernées

- Libourne, Coutras, Saint-Médard de Guzières, Abzac, Saint-Germain du Puch, Vayres, Izon, Moulon, Saint-Seurin sur l'Isle, Guîtres, Sablons, Saint-Denis de Pile,...

4. Les hameaux historiques



Hameau de Goizet à Saint-Denis de Pile



Hameau de Fenouil à Saint-Christophe de Double



Densité

- 5 logements / hectare

Composants urbains

- Bâti en ordre continu, semi continu ou discontinu
- Bâti en alignement sur rue, créant un ensemble compact ou en recul parfois accompagné d'une clôture maçonnée
- Parcellaire de taille et de forme différente
- Hauteur du bâti compris généralement entre rez-de-chaussée et R+1

Modèle(s) d'habitat(s) dominant(s)

- Habitats individuels : T4 à T5 et plus

Caractéristiques fonctionnelles

- Tracé viaire étroit
- Espaces non bâtis constitués de cours et jardins intérieurs
- Stationnement résidentiel sur la parcelle

Usages dominants

- Fonction résidentielle dominante

Exemples de commune concernée

- Maransin, Le Fieu, Saint-Christophe de Double, Puynormand, Pomerol, Lalande de Pomerol, Saint-Denis de Pile,...

B. LA VILLE AMÉNAGÉE

La ville aménagée jongle de la ville « planifiée » à la ville « recomposée ». La différenciation entre le lotissement aéré ou compact, l'individuel groupé et les résidences s'établit sur la base d'un gradient des densités. Ces projets se présentent sous la forme d'opérations d'ensemble réalisées le plus souvent par un opérateur. Les tènements fonciers originels sont importants et les découpages parcellaires ex-nihilo créent des formes urbaines et architecturales le plus souvent homogènes.

1. Les quartiers d'habitat individuel dissocié



Hameau de Nioton à Vayres



Densité

- 8 à 25 logements / hectare

Composants urbains

- Majorité d'habitations en rez-de-chaussée
- Parcellaire de taille homogène dont la surface tend à se réduire en fonction de la pression foncière
- Recul hétérogène à partir de 5 mètres des emprises publiques
- Végétalisation devenant de plus en plus limitée avec le rétrécissement des parcelles : une forte imperméabilisation des sols avec le temps.

Modèle(s) d'habitat(s) dominant(s)

- Habitat individuel
- Logements de types T4 et T5 dominants

Caractéristiques fonctionnelles

- Un tracé viaire confortable, parfois en sens unique, qui sous forme de bouclage peut occasionner une perte de lisibilité et d'orientation.
- Fonctionnement souvent en impasse ou quartier peu perméable aux autres quartiers périphériques.

Usages dominants

- Exclusivement résidentiel

Exemples de commune concernée

- Izon, Vayres, Arveyres, Coutras, Les Billaux, Génissac, Libourne, Moulon, Saint-Quentin de Baron, Saint-Denis de Pile, Bonzac, Saint-Médard de Guizières, Abzac,...

2. Les quartiers d'habitat individuel groupé



Avenue Georges Brassens à Saint-Denis de Pile



Lotissement L'enclos de l'Eglise à Saint-Quentin de Baron



Densité

- 15 à 25 logements / hectare

Composants urbains

- Bâti en ordre semi continu
- Parcellaire de taille homogène
- Recul hétérogène variant le plus souvent entre de l'alignement sur emprise publique ou selon un recul de 5 mètres
- Jardins individuels clôturés et préservés des vues depuis l'emprise publique.

Modèle(s) d'habitat(s) dominant(s)

- Maison individuelle
- Types de logements dominants : T3-T4-T5

Caractéristiques fonctionnelles

- Un tracé viaire confortable, parfois en sens unique, qui sous forme de bouclage peut occasionner une perte de lisibilité et d'orientation.
- Le stationnement se gère aussi bien sur la parcelle que sur l'emprise publique

Usages dominants

- Exclusivement résidentiel

Exemples de commune concernée

- Libourne, Vayres, Izon, Saint-Seurin-sur-l'Isle, Saint-Denis de Pile, Saint-Médard de Guizières, Coutras, Les Eglisottes-et-Chalaires,...

3. Les opérations d'habitat collectif



Résidence Les Brulons à Coutras



Densité

- 30 à 80 logements / hectare

Composants urbains

- Bâti en ordre discontinu
- Recul hétérogène variant le plus souvent selon un recul de plus de 5 mètres des emprises publiques
- Espaces verts collectifs ou Espaces libres aux plantations limitées et à usage des habitants du quartier

Modèle(s) d'habitat(s) dominant(s)

- Bâtiment d'habitat collectif
- Types de logements dominants : T3-T4

Caractéristiques fonctionnelles

- Tracé viaire organisé en interne depuis l'emprise publique
- Stationnement collectif aménagé au sein de l'opération
- Certaines résidences collectives peuvent être fermées et donc non librement accessibles depuis les emprises publiques

Usages dominants

- Exclusivement résidentiel

Exemples de communes concernées

- Libourne, Coutras, Izon, Saint-Quentin de Baron, Génissac, Saint-Denis de Pile, Saint-Seurin sur l'Isle, ...

C. LA VILLE DIFFUSE

La ville diffuse navigue de la ville « au fil de l'eau » à la ville « nature ». Le diffus lâche, resserré, optimisé, les berges habitées et l'individuel arboré sont caractéristiques des formes urbaines implantées le long de voies de traverses historiques. Que le parcellaire soit originel ou recomposé, les enjeux paysagers et de structuration du tissu urbain sont prégnants. La faible densité de la ville diffuse en fait un lieu privilégié d'évolutions et de mutations qui tendent parfois à homogénéiser le tissu existant.

1. Les quartiers de logements individuels purs



Densité

- 10 logements / hectare

Composants urbains

- Îlots peu denses lorsque la notion d'îlot existe
- Bâti en ordre discontinu et en retrait de l'espace public
- Parcellaire de taille et de forme relativement homogène
- Hauteur du bâti compris généralement entre rez-de-chaussée et R+1

Modèle(s) d'habitat(s) dominant(s)

- Habitat de type pavillonnaire prédominant
- Types de logements dominants : T4 – T5

Caractéristiques fonctionnelles

- Tracé viaire ou accès parfois sous dimensionné au regard des usages
- Espaces non bâtis constitués de jardins
- Stationnement résidentiel sur espace privé

Usages dominants

- Usage monofonctionnelle résidentielle et parfois artisanat

Exemples de communes concernées

- Saint-Ciers d'Abzac, Bonzac, Saint-Martin de Laye, Saint-Antoine sur l'Isle, Saint-Sauveur de Puynormand, Tizac-de-Curton, Nérigeon, Génissac,...

2. L'habitat rural isolé



Lieu-dit « Petit Chaillat à Maransin



Densité

- 2 à 4 logements / hectare

Composants urbains

- Îlots de densités variables
- Bâti en ordre continu, semi continu ou discontinu
- Bâti en alignement sur rue, créant un ensemble compact ou en recul parfois accompagné d'une clôture maçonnée
- Parcellaire de taille et de forme différente
- Hauteur du bâti compris généralement entre rez-de-chaussée et R+1

Modèle(s) d'habitat(s) dominant(s)

- Maison individuelle
- Types de logements dominants : T4 à T5

Caractéristiques fonctionnelles

- Tracé viaire étroit
- Espaces non bâtis constitués de cours et jardins intérieurs
- Stationnement résidentiel sur la parcelle

Usages dominants

- Mixité entre fonction d'habitat, usages agricoles et parfois artisanaux

Exemples de communes concernées

- Toutes les communes sauf Libourne

3. LES TYPOLOGIES ARCHITECTURALES RENCONTRÉES

A. ENSEMBLES REMARQUABLES

1. La bastide de Libourne

a. La notion de « Bastide »

Une bastide (de l'occitan *bastida*) est le nom désignant trois à cinq cents villes neuves, fondées majoritairement dans le sud-ouest de la France entre 1222 et 1373, réparties sur 14 départements (15 avec le Puy-de-Dôme et Montferrand). Entre la croisade des Albigeois et la guerre de Cent Ans, ces fondations répondent à un certain nombre de caractéristiques communes d'ordre politique, économique et architectural, correspondant à un essor urbain exceptionnel en Europe à cette époque.

Étymologiquement, le mot *bastida* a un sens très large concernant une construction en cours, récente et d'importance indéfinie. Le mot *bastide* dans les textes médiévaux va prendre différentes significations selon les périodes. C'est seulement à partir de 1229 environ que le terme prend le sens de ville neuve - *bastida* sive population.

Au XIXe siècle, commence l'étude historique des bastides. L'historien Félix de Verneilh définit les bastides comme : « des villes neuves bâties tout d'un coup, en une seule fois, sous l'empire d'une seule volonté ». Alcide Curie-Seimbres reprendra cette définition en la précisant : « Les bastides furent toutes fondées *a novo*, d'un seul jet, à une date précise, sur un plan préconçu, généralement uniforme, et cela dans la période d'une centaine d'années (1250-1350) ». Enfin, pour Odon de Saint-Blanquet, « une ville est une bastide quand les textes relatifs à sa fondation la qualifient ainsi » (1941).

Ainsi les grandes caractéristiques des bastides sont :

- D'être une ville ;
- Dont l'existence s'appuie sur un acte fondateur ;
- Existence des textes originels.

De plus, il apparaît aujourd'hui que les bastides ne sont pas toujours des fondations *a novo*, comme le dit Curie-Seimbres. Lorsque le terrain choisi pour leur implantation ne se situait pas dans un lieu désert, il s'agissait :

- Soit de villages absorbés ;
- Soit d'un lieu mythique ;
- Soit d'un grand carrefour où se déroulait déjà un commerce à un certain moment de l'année.

On doit ajouter, car c'est un aspect fondamental, que la bastide est un lotissement général avec un plan et un règlement d'urbanisme précis dont la taille et la forme définitives sont fixées dès l'origine. Ces plans sont un travail savant, autant du point de vue de la composition urbaine que du droit. Chaque parcelle se voit affecter, comme servitude publique, de construire dans un certain délai une maison dont la destination et les caractéristiques morphologiques sont prédéterminées : maison avec ou sans commerce, maison avec ou sans arcades, nombre d'étages, lieu d'emprise, clôture, latrines, etc... Les bastides sont l'expression d'une volonté médiévale très volontariste d'aménagement du territoire.

La bastide se voit réduite à une petite ville au plan en damier, avec place centrale, halle et couverts, créée par l'association de deux pouvoirs et dotée de coutumes et libertés. Cette image stéréotypée est bien trop réductrice pour définir le phénomène historique complexe et évolutif des bastides.

Aujourd'hui, on s'accorde à dire qu'il s'agit de nouveaux lieux d'établissements politiques, pour des groupes de populations agricoles, dans un but d'organisation commerciale, artisanale, et de défense.

Elles se placent dans la continuité des sauvetés et des castelnaus, tant du point de vue de l'organisation municipale et professionnelle, que du point de vue des formes urbaines.

Les bastides sont à la fois la constitution d'un pouvoir politique et économique local et démocratique (avec un consulat, un marché, des foires, des poids et mesures, une milice), à la fois l'institution d'un plan local d'urbanisme avec son règlement, dont la réalisation se fera dans le même esprit pendant plusieurs siècles, jusqu'à l'arrivée en 1945 du nouveau paradigme de l'urbanisme moderne.

b. Libourne, bastide fluviale³

Installée entre deux « mers », l'Isle et la Dordogne, Libourne s'étend sur un site de confluence et de carrefour, qui a valu à la ville sa prospérité.

Cette bastide portuaire, qui s'est imposée face aux bourgs rivaux de Fronsac, Saint-Émilion et Vayres a levé pour l'administration anglaise octrois et péages sur les marchandises circulant sur le fleuve. La bourgade gallo-romaine de Condate et le bourg de Fozera existent avant la fondation de la bastide.

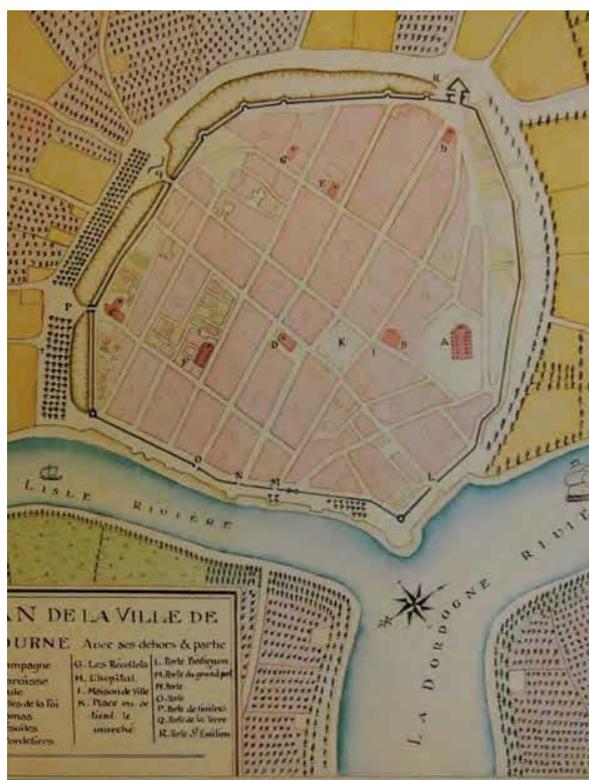
En 1270, Edouard, fils d'Henri III, roi d'Angleterre charge son intendant, Roger de Leyburn (1220-1271), sénéchal de Guyenne, de procéder à la création en ces lieux d'une bastide. Celle-ci venant se greffer sur le bourg préexistant porte le nom de Leyburnia, découlant du nom de son fondateur, avant de devenir par la suite Libourne

La ville neuve s'organise suivant un plan orthogonal, à côté du quartier de Fozera. À l'intersection des axes principaux, se trouve la place centrale, à vocation commerciale, entourés de couverts ou « arceaux ».

Une halle et le pilori en occupent le centre. L'Hôtel de Ville, empreinte du pouvoir laïque, donne sur la place ; l'église Saint-Thomas, symbolisant le pouvoir religieux est en retrait. Les parcelles sont identiques et les façades d'égale largeur. La cité, prise et détruite par les troupes françaises en 1294 reprend son essor et se dote d'un rempart achevé en 1325.

Enfermée dans ses remparts, percés de 6 portes côté rivières et de 3 autres côté terre, elle se développe sur 32 hectares dont la moitié est vouée à l'agriculture. Après la guerre de Cent Ans, la ville compte plus de 530 habitations, un splendide Hôtel de Ville, reconstruit à la fin du XVe siècle, deux églises, un couvent de Cordeliers et deux hôpitaux.

Dès le XVIIe siècle, les constructions débordent les murs de la ville ; des « travaux d'embellissement » sont entrepris sur l'emplacement des fossés et une verrerie moderne s'installe en 1749 près de la porte de Guîtres. Aux XVIIe et XVIIIe siècles, la richesse générée par le commerce du vin permet la construction d'immeubles de grande qualité.



³ Paragraphe issu du site bastides33.fr

2. LES VILLAGES VERNACULAIRES RURAUX

En fonction de leur dimension et de leur diversité fonctionnelle, ils seront soit qualifiés de bourg, soit de hameaux.

3. LES BOURGS

Un bourg est une agglomération rurale moins importante que la ville, où se tient ordinairement le marché des villages environnants et qui tient lieu de centre administratif local (un droit de fortification existait à l'époque médiévale), ce qui le distingue de la simple bourgade.

En région d'habitats dispersés, notamment dans les régions bocagères françaises, le terme désigne simplement le chef-lieu de la commune où parfois on ne trouve guère que quelques bâtiments publics : l'église, la mairie, l'école (en général fermée aujourd'hui), un commerce (souvent un café-épicerie-bureau de tabac).

Au-delà de la désignation d'un périmètre urbain, dans une commune, il s'agit d'identifier le périmètre jugé porteur de la qualité urbaine historique et symbolique.

4. LES HAMEAUX

Sur la Communauté d'Agglomération du Libournais, ce terme désigne diverses formes de hameaux c'est-à-dire un groupe d'habitations en milieu rural, généralement trop petit pour être considéré comme un village, et sans église paroissiale. L'élément fondateur est très souvent une ferme. Les hameaux se caractérisent par une taille et densité très variables, et une continuité de bâtis.

5. LES ENSEMBLES AGRICOLES VERNACULAIRES

Malgré son immense valeur, le patrimoine rural vernaculaire est menacé sur plusieurs fronts. L'homogénéisation économique, culturelle et architecturale d'un secteur agricole désormais mondialisé est pour beaucoup dans l'évolution actuelle de l'habitat rural. Il est souvent plus facile, à court terme, d'opter pour des solutions modernes et sans caractère plutôt que de rénover des bâtiments endommagés ou d'en construire de nouveaux dans le respect des traditions locales

6. LES FERMES

Plusieurs formes sont présentes sur le territoire. La plupart regroupe plusieurs bâtiments maçonnés à usage agricole.

B. LE PATRIMOINE COURANT BATI HABITE, HABITABLE

1. LES BATIMENTS EN ZONE AGGLOMEREES, ZONAGE URBAIN

- Les alignements de maisons de ville et de hameaux

Au-delà de la bastide de Libourne, les autres bourgs de la Communauté d'agglomération comportent souvent un principe d'alignements de constructions ou maisons de ville anciennes sur l'emprise publique.

Dans les centres-bourgs, le tissu urbain est en général continu ou semi-continu. Il peut donc faire office de référence local dans le cadre d'une recherche d'urbanisation plus compacte et moins consommatrice d'espaces.

- Les maisons de ville (XV-XVIIIe siècles)

Il en reste très peu de traces dans les bourgs comme dans les hameaux. Les plus anciennes, du XVe siècle au XVIIIe siècle, ne comportent plus que quelques éléments décoratifs (fenêtres à meneaux, bossages en harpe, rampes d'escaliers extérieurs à balustres...).

- Les maisons de ville modernes (XIX-XXe siècles)

Les immeubles d'un étage, mitoyens, construits à l'alignement des rues ou des routes de traverse des bourgs sont les plus ordinaires et courants. Un cordon marque la différence des niveaux, quelques corniches, linteaux ou encadrements moulurés apparaissent à l'occasion.

- Les maisons de ville "bourgeoises"

On en trouve plus rarement. Elles sont généralement plus hautes d'un étage que les immeubles courants, leur décor est plus riche et plus varié, et elles datent en principe de la seconde moitié du XIXe siècle, voire du tournant du XXe. Maisons de rapport ou maisons bourgeoises réservées à une seule famille, elles se situent sur les voies les plus passantes des bourgs. La présence de balcons ou de banquettes est exceptionnelle.

- Les maisons d'angle dans les bourgs

Elles sont peu nombreuses aux croisements des rues ou aux angles des places. D'allure assez cossue, elles datent pour la plupart de la fin du XIXe siècle ou des années 1920-30. Massives, cubiques, leurs deux façades principales sont souvent symétriques, on trouve des fausses fenêtres, sur certaines d'entre-elles, qui équilibrent la composition de l'ensemble.

- Édifices remarquables

Bâtiment public, religieux, presbytère, bâtiment industriel, fronton... La qualité architecturale peut être support d'un patrimoine culturel immatériel.

2. LES BATIMENTS SUSCEPTIBLES DE DEVENIR HABITABLES EN SECTEUR NATUREL OU AGRICOLE

- Les maisons de maître

Les maisons de maître sont de grandes bâtisses situées soit en milieu urbain, soit en campagne. Elles sont reconnaissables à leurs bases de forme carrée et à leurs grandes pierres angulaires apparentes.

Le rez-de-chaussée comporte généralement une porte centrale située au centre, au sommet d'un court escalier et entourée d'une fenêtre de chaque côté. Le premier étage comporte la plupart du temps, trois fenêtres alignées sur la porte et les fenêtres du niveau inférieur. Le deuxième et dernier étage est situé dans les combles et comporte une fenêtre centrale.

Elles ont été parfois construites par des architectes célèbres.

Elles sont généralement habitées par des notables (médecins, notaires, avocats...) ou des personnes de la bourgeoisie. En effet, la propriété doit répondre aux exigences du statut social de son propriétaire, notamment avoir des pièces suffisamment vastes pour y accueillir des réceptions.

La maison de maître, aussi qualifiée de maison bourgeoise, se caractérise par des éléments précis : son année de construction, généralement antérieure à 1914 ; ses matériaux : des pierres de taille ; les murs pouvant avoir jusqu'à 1 m d'épaisseur ; la hauteur des plafonds (pouvant aller de 2,80 m à 4 m) ; la présence de cheminées, en marbre ou en pierres, dans la salle à manger, le salon, et également les chambres ; parfois un plafond en stuc d'époque ; un escalier intérieur en pierres, avec une rampe en fer forgé. Ces demeures peuvent aussi être de type hôtels particuliers ou manoirs.

Si la maison de maître est flanquée d'une tour, elle peut être qualifiée de château.

Elles sont entourées de vastes jardins agrémentés de fontaines ou de bassins, ou de parcs aux arbres centenaires, avec étangs ou sources.

Une grande grille ancienne en fer forgé indique l'entrée de la maison.

- Les villas et les pavillons du début du XXe siècle

À partir des années 1880-90 et jusque dans les années 1940, on trouve de nombreuses maisons isolées, parfois rattachées à une exploitation agricole, et dont l'architecture se rapproche de l'architecture balnéaire ou ferroviaire, caractérisée par ses toits en débords à forte pente couverts de tuiles mécaniques qui rompent avec la tradition. Mais il n'y a pas que ces transformations de toiture qui

dénotent avec l'architecture vernaculaire, l'emploi du ciment plutôt que de moellons ou de pierres de taille, les enduits souvent colorés, les pignons saillants et les décorations géométriques des baies, où l'on introduit parfois des briques, rompent définitivement avec l'architecture vernaculaire.

Les bâtiments agricoles : granges, chais, étables, fenils, fournils et remises

Aussi variées qu'elles soient, les architectures des maisons, des plus simples aux plus compliquées, ne peuvent se comprendre sans leurs dépendances et les bâtiments agricoles qui les accompagnent. Les granges et les hangars sont d'abord remarquables. Construits dans le prolongement du corps d'habitation principal ou bien isolés et formant des cours, ils sont bâtis sur des piles en pierres de taille qui supportent de lourdes charpentes et un toit de tuiles canal. La majeure partie de ces hangars est à l'air libre. Ils servaient, autrefois, de remises pour le matériel agricole et la plupart du temps aujourd'hui de garages. On trouve parfois des hangars ou des remises entièrement construits en bois et bardés de planches verticales en pignons et horizontales sur les murs gouttereaux. Les bardeaux peuvent dessiner un cintre en pignon. Mais les bâtiments agricoles les plus fréquents sont en moellons enduits ou en pierres de taille. On les reconnaît à leurs vastes ouvertures, même lorsque ce ne sont pas des chais.

- Les moulins

L'importance du réseau hydrographique a généré des constructions spécifiques bâties comme les moulins qui par leur situation et leur dimension sont de véritables bâtiments.

- Les alignements de maisons rurales

À mi-chemin entre les maisons de ville et de bourg, la plupart du XIXe siècle, on les rencontre surtout à proximité des châteaux. Ces constructions simples et d'un étage étaient souvent destinés au logement des ouvriers.

C. LE PETIT PATRIMOINE

1. LES LAVOIRS, LES FONTAINES ET LES POMPES

Utilisé jusqu'au milieu du XXème siècle, le lavoir était l'endroit où se retrouvaient régulièrement toutes les femmes du village. C'est le lieu où circulaient toutes les rumeurs, devenues parfois contes ou légendes et qui jalonnent l'histoire de nos campagnes.

Le lavoir, endroit où croyances et superstitions ancestrales s'expriment, était souvent bâti sur l'emplacement de fontaines de dévotions réputées pour leurs vertus curatives ; on parle même parfois de fontaines miraculeuses.

De nombreuses pompes de fonte ont été supprimées, d'autres sont encore abîmées : il leur manque souvent le chapeau ou le balancier.

2. LES PUIITS

L'existence d'un point d'eau sur le plateau calcaire est à l'origine de la répartition de l'habitat ancien. Avec la conquête progressive des plateaux, l'habitat s'est éloigné des ruisseaux et le forage de puits aux abords des maisons devint nécessaire.

Les puits sont généralement bordés d'une margelle en pierre, surmontée de deux piliers et d'une traverse de bois ou de fer forgé. Une poulie sert à descendre la corde et le récipient chargé de remonter l'eau. Les plus courants sont circulaires, en pierre de taille calcaire tendre, ils s'élèvent sur deux ou trois assises de pierre au-dessus du sol. Plusieurs solutions apparaissent pour supporter la potence : soit deux piles de pierres droites soutiennent une poutre de bois ou un linteau, soit la potence est formée toute en pierre, en plein cintre.

3. LES OUVRAGES HYDRAULIQUES

Les ouvrages hydrauliques sont les témoins d'activités aujourd'hui disparues. Ils sont souvent constitués de vannes, de chutes et de déversoirs. Autrefois, on les utilisait pour obtenir une force hydraulique suffisante pour l'industrie alimentaire, métallurgique, la tannerie, les scieries.

4. LE PETIT PATRIMOINE FUNERAIRE, COMMEMORATIF ET RELIGIEUX

Le terroir est parsemé de calvaires aux croisements de routes principales mais aussi secondaires. La plupart sont des croix du XIXe siècle. Les croix de carrefours sont les plus nombreuses ; elles reprennent la tradition des calvaires aux carrefours.

Un autre type de monuments funéraires marque le paysage, ce sont des tombeaux ou des caveaux privés, à l'architecture très austère.

Les monuments aux morts, ils se situent soit à des carrefours stratégiques, soit dans les cimetières, soit en accompagnement d'autres bâtiments.

Les murs d'enceinte des cimetières structurent également le paysage.

On trouve aussi des :

- Monuments funéraires néogothiques.
- Tombes néo-classiques, à la manière grecque ou romaine.

5. PIGEONNIERS

Ces constructions, dont les plus anciennes furent érigées aux XVème et XVIème siècles, étaient destinées à faire nicher les pigeons, celles-ci présentant un double intérêt pour leurs propriétaires :

- Alimentaire, car elles constituaient de véritables « garde-manger » où plusieurs centaines de volatiles pouvaient nicher.
- Économique, car les déjections des pigeons (appelées colombines) constituaient un très bon fumier pour les terres.

6. LE PATRIMOINE AGRICOLE

La cabane de vignes, quai de vendange, aires de battage sont autant de petits patrimoines supports de la mémoire des pratiques agricoles et jalons dans le paysage.

7. LES MURS, MURETS ET PORTAILS

Ils clôturent des parcelles agricoles ou des ensembles de bâtiments :

- Pierres calcaires, sous forme de moellons ou de pierres d'épierrement plus fines,
- Pierres taillées pour les chaînages ou portails,
- Murs de pierres sèches, assemblées sans mortier (murs anciens), plutôt bas,
- Murs maçonnés : de galets et de briques.

Les portails en ferronnerie peuvent également être des éléments remarquables à identifier.

8. ANCIENNES CARRIERES, GROTTES ET AUTRES CAVITES NATURELLES

Les anciens travaux souterrains d'extraction peuvent représenter de sérieuses menaces pour les personnes et les biens, en raison du risque d'effondrement. Il en est de même pour les cavités naturelles. Dans le même temps, ces éléments sont susceptibles de contribuer à la caractérisation des

lieux. Ils sont parfois employés comme bâtiments ou doivent être accompagnés de construction. Ces carrières et cavités naturelles doivent donc être identifiées.

9. LE PATRIMOINE IMMATERIEL

Ce que l'on entend par « patrimoine culturel » a changé de manière considérable au cours des dernières décennies, en partie du fait des instruments élaborés par l'UNESCO. Le patrimoine culturel ne s'arrête pas aux monuments et aux collections d'objets. Il comprend également les traditions ou les expressions vivantes héritées de nos ancêtres et transmises à nos descendants, comme les traditions orales, les arts du spectacle, les pratiques sociales, rituelles et événements festifs, les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers ou les connaissances et le savoir-faire nécessaires à l'artisanat traditionnel : viticulture, chasse, poterie ...

Le patrimoine culturel immatériel est :

- Traditionnel, contemporain et vivant à la fois : le patrimoine culturel immatériel ne comprend pas seulement les traditions héritées du passé, mais aussi les pratiques rurales et urbaines contemporaines, propres à divers groupes culturels.
- Inclusif : des expressions de notre patrimoine culturel immatériel peuvent être similaires à celles pratiquées par d'autres. Qu'elles viennent du village voisin, d'une ville à l'autre bout du monde ou qu'elles aient été adaptées par des peuples qui ont émigré et se sont installés dans une autre région, elles font, toutes, partie du patrimoine culturel immatériel. En ce sens qu'elles ont été transmises de génération en génération, qu'elles ont évolué en réaction à leur environnement et qu'elles contribuent à nous procurer un sentiment d'identité et de continuité, établissant un lien entre notre passé et, à travers le présent, notre futur. Le patrimoine culturel immatériel ne soulève pas la question de la spécificité ou de la non-spécificité de certaines pratiques par rapport à une culture. Il contribue à la cohésion sociale, stimulant un sentiment d'identité et de responsabilité qui aide les individus à se sentir partie d'une ou plusieurs communautés et de la société au sens large.
- Représentatif : le patrimoine culturel immatériel n'est pas seulement apprécié en tant que bien culturel, à titre comparatif, pour son caractère exclusif ou sa valeur exceptionnelle. Il se développe à partir de son enracinement dans les communautés et dépend de ceux dont la connaissance des traditions, des savoir-faire et des coutumes est transmise au reste de la communauté, de génération en génération, ou à d'autres communautés.
- Fondé sur les communautés : le patrimoine culturel immatériel ne peut être patrimoine que lorsqu'il est reconnu comme tel par les communautés, groupes et individus qui le créent, l'entretiennent et le transmettent ; sans leur avis, personne ne peut décider à leur place si une expression ou pratique donnée fait partie de leur patrimoine.

Le classement de certains bâtiments ou ensembles peut ne pas se justifier par sa qualité architecturale et/ou son intérêt dans le paysage commun mais en tant que support d'un patrimoine culturel immatériel.

E. HABITAT

1. CARACTÉRISTIQUES ET DYNAMIQUES DU PARC DE LOGEMENTS

A. LA STRUCTURE DU PARC DE LOGEMENTS

La Cali compte **45 961 logements** au total en 2019 selon l'Insee.

Les résidences principales constituent l'essentiel du parc de logements : 88,8 % en 2019, représentant un volume de 40 815 logements.

Les résidences secondaires et les logements occasionnels sont un parc faiblement représenté sur le territoire comparativement aux moyennes dans le département et au niveau national.

La proportion de logements vacants est légèrement supérieure à la moyenne départementale.

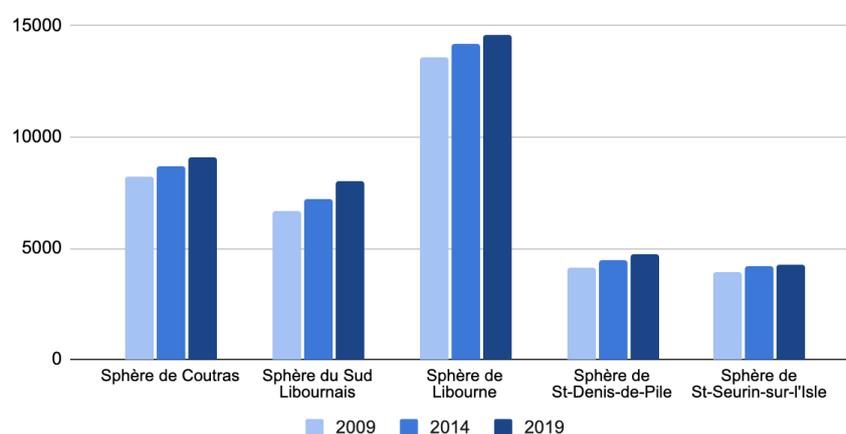
INSEE 2019	Cali	Gironde	France
Résidences principales	88,8 %	84,9 %	81,7 %
Résidences secondaires et logements occasionnels	2,4 %	8,8 %	9,8 %
Logements vacants	8,8 %	6,3 %	8,5 %

B. L'ÉVOLUTION DES RÉSIDENCES PRINCIPALES, CORRÉLÉE AUX DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES

Les constats précédents des dynamiques démographiques du territoire de La Cali, au niveau de chaque sphère territoriale, sont à corréliser avec le nombre de résidences principales.

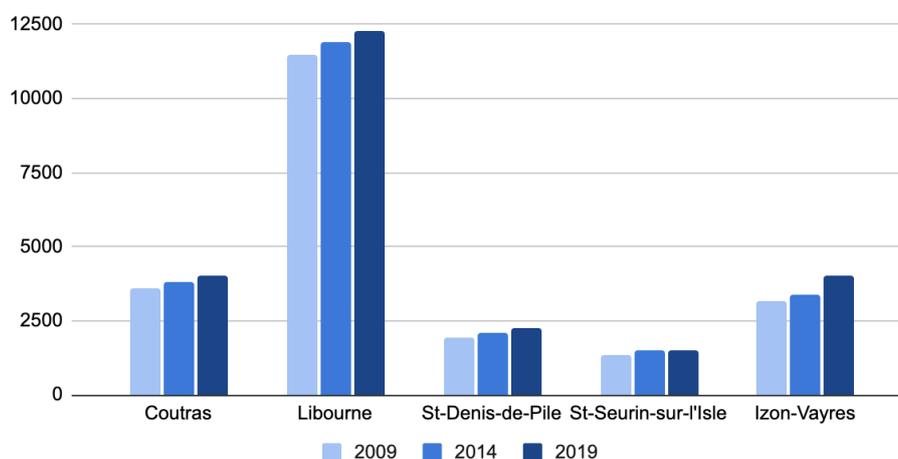
Il est observé de 2009 à 2019 une augmentation nette des résidences principales pour toutes les sphères de la Cali (données Insee) :

Evolution du nombre de résidences principales entre 2009 et 2019 dans les sphères



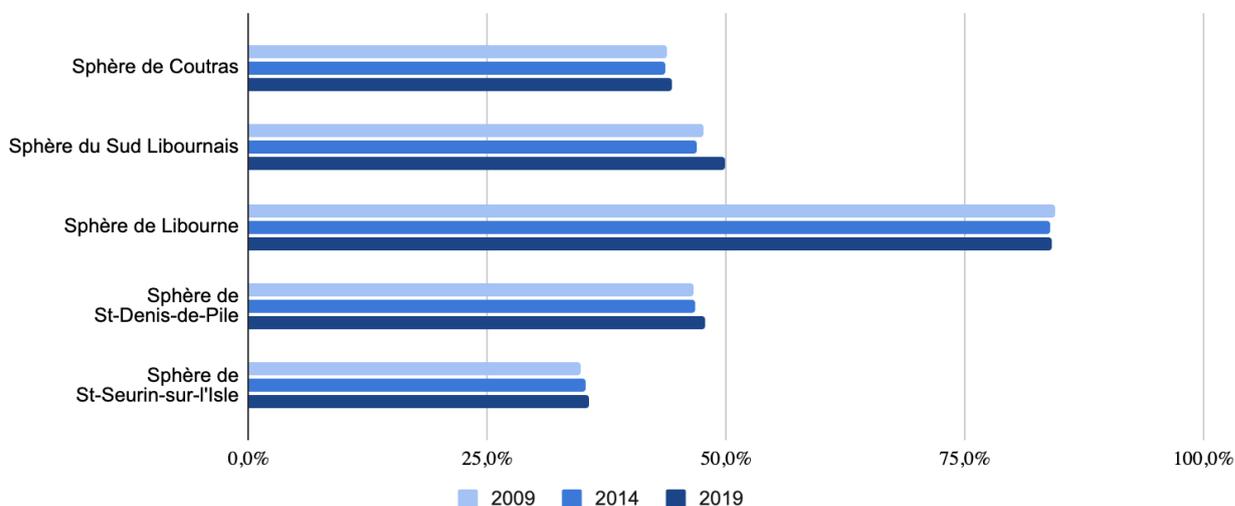
La même augmentation des résidences principales est constatée dans tous les pôles de la Cali (données Insee) :

Evolution du nombre de résidences principales entre 2009 et 2019 dans les pôles structurants



Par ailleurs, en 2014 dans le diagnostic du PLH actuel, il avait été constaté soit une stabilisation du poids des communes “pôles” dans les sphères, soit un desserrement de certains pôles (Libourne, et Izon/Vayres). **Entre 2014 et 2019 selon l’Insee, il a été observé plutôt une concentration des résidences principales dans les communes pôles (Libourne, Coutras, Izon, Vayres, Saint-Denis de Pile et Saint-Seurin-sur-l’Isle) au niveau de chaque sphère.**

Résidences principales : évolution de la part des pôles dans chaque sphère



En volume et taux, **les propriétaires occupants sont majoritaires sur la Cali : 61 % des résidences principales** en 2019 selon l’Insee. Cette proportion est plus forte que la moyenne départementale (54 %). Cette proportion a légèrement augmenté par rapport à 2013 (60,8 %) et représente 25 016 habitants. L’ancienneté d’occupation chez les propriétaires occupants était de 20 ans en moyenne en 2019.

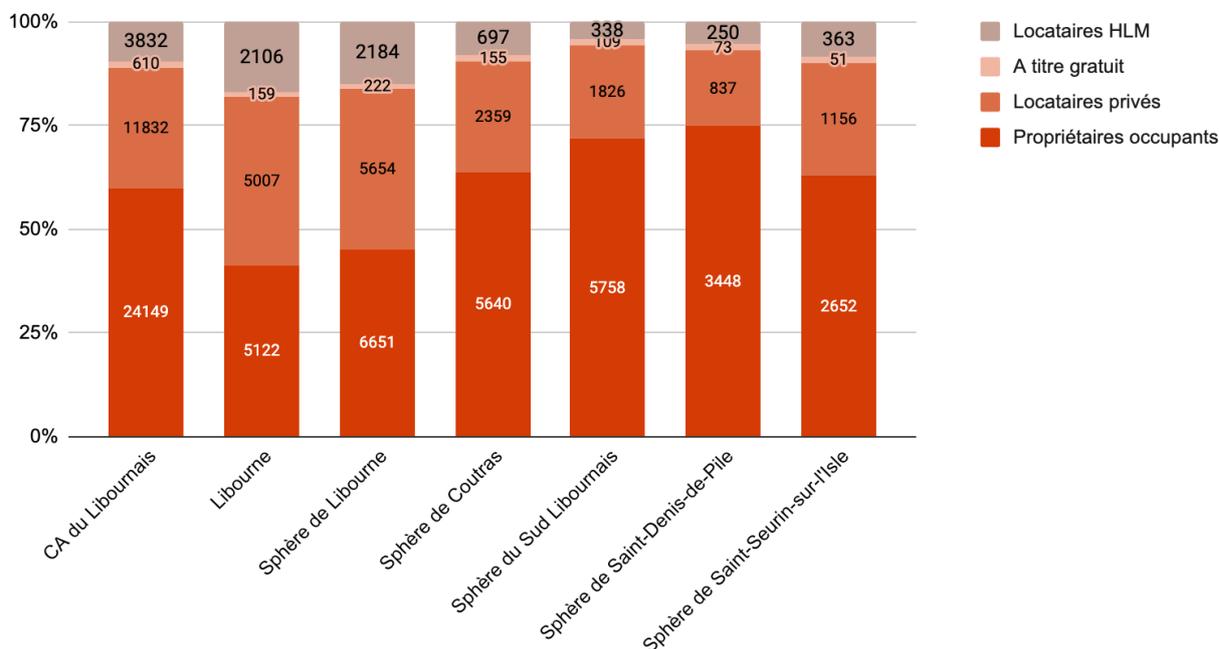
Les volumes et proportions sont plus forts dans les secteurs ruraux du territoire, ce constat se retrouve dans les sphères concernées. Au contraire, à Libourne et dans la sphère de Libourne, les locataires (privé, HLM) sont plus nombreux.

Les locataires du parc privé représentent 28,1 % des résidences principales, avec 7 ans d’ancienneté

d'occupation en moyenne.

Répartition des résidences principales par statut d'occupation

Source : MAJIC 2021 Traitement : Urbanis



1. Un décalage entre la structure des ménages et la taille des résidences principales

Le nombre moyen de pièces des résidences principales est de 4,3 sur La Cali (4,7 pour les maisons, 2,7 pour les appartements).

La comparaison entre la structure du parc de résidences principales et celle des ménages montre un décalage sensible entre la taille des logements et celle des ménages :

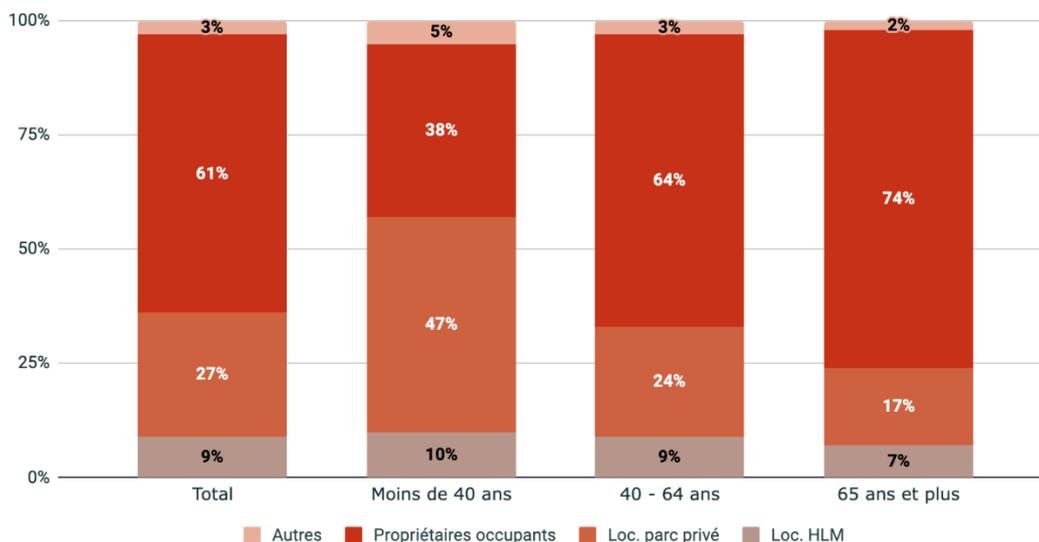
- les logements de 1 ou 2 pièces ne représentent que 12,3 % des résidences principales, alors que 34,9 % des ménages de La Cali ne sont composés que d'une seule personne ;
- les logements de 1 à 3 pièces représentent 30,8 % des résidences principales, alors que près de 70% des ménages ne comptent qu'une ou deux personnes.

Ce décalage est observé dans tous les secteurs géographiques de La Cali en étant plus accentué dans les villes de Libourne et Coutras.

2. Les réponses en matière d'habitat à apporter sont différentes selon l'âge des occupants :

Statut d'occupation des différentes classes d'âge au niveau de La Cali

Source : Insee RP2019 - Exploitation principale au 01/01/2022 - Traitement : Urbanis



74 % des plus de 65 ans sont propriétaires occupants et 17 % sont locataires de logements privés. Les enjeux du vieillissement de la population et du maintien à domicile se jouent d'abord dans le parc privé.

Le parc locatif privé loge 47 % des moins de 40 ans. Son rôle est essentiel pour les jeunes ménages au regard de leurs besoins d'habitat (composition familiale, niveau de revenus, localisation du logement à proximité du lieu d'études ou d'emploi...).

Le parc public HLM loge 9 % des ménages, 10 % des moins de 40 ans et 7 % des plus de 65 ans.

C. LE PARC PRIVÉ ET L'ENJEU DE SA RÉHABILITATION

Le PLH 2019-2025 comporte un volet important d'amélioration du parc privé. La dynamique des opérations et les éléments de diagnostic sont présentés ci-après.

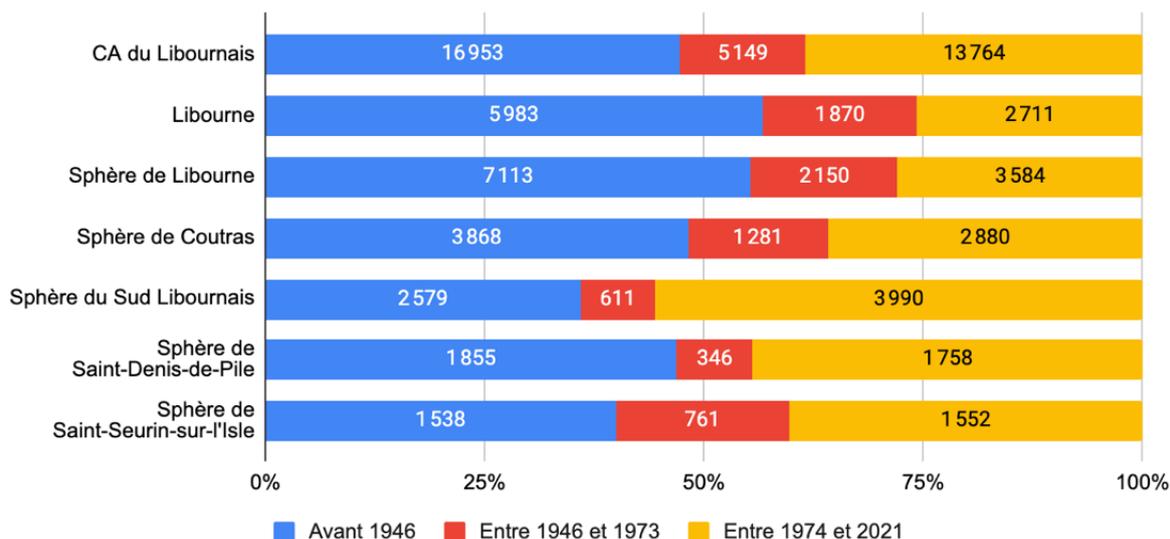
Selon la source de données MAJIC 2021, **le parc ancien d'avant 1946 représente 36,6 % des logements privés de La Cali. La proportion varie entre 30 % et près de 50 % selon les sphères géographiques de La Cali.** Les proportions de l'habitat ancien sont les plus fortes dans les villes (Libourne, Coutras). L'entretien et l'amélioration de ce parc constituent un enjeu fort pour le territoire de La Cali.

Le parc construit avant 1974, avant la première réglementation thermique, représente 51 % du parc privé. A l'exception du Sud-Libournais, il est majoritaire dans toutes les sphères du territoire. Dans la sphère de Libourne, la proportion atteint 62 %.

Ce parc ancien a des besoins potentiels en travaux de rénovation.

Parc privé selon l'époque de construction

Source: MAJIC 2021 Traitement : Urbanis



Les logements en résidences principales sont majoritairement **de grands logements** : 70,5 % sont de type T4, T5 ou plus (donnée MAJIC 2021), moins de 30 % sont des petits logements (T1 au T3). Ce constat est en décalage avec les besoins de la population "senior" liés au vieillissement de celle-ci, notamment pour les propriétaires "occupants" très majoritaires, ainsi que pour les locataires, ayant besoin d'un logement adapté au maintien à domicile.

Le parc majoritaire de logements de grande taille signifie **des enjeux d'adaptation, voire de rénovation complète** en immeubles collectifs dans les centres-villes pour transformer des biens de grande taille en logements adaptés aux besoins : répondre aux besoins de T2/T3 pour les personnes seules (jeunes, seniors), parents isolés avec ou sans enfants...

Or les travaux d'adaptation ou de rénovation /restructuration représentent un coût financier pour les propriétaires.

Beaucoup de propriétaires occupants de La Cali ont des revenus modestes voire très modestes (cf. analyse démographique plus haut : niveau de revenus, pauvreté), frein pour pouvoir faire face aux besoins d'adaptation de leur logement à la perte d'autonomie, mais aussi à l'amélioration thermique et à la recherche de réduction des charges énergétiques. Pour mémoire, le revenu médian des propriétaires occupant leur logement sur La Cali est de 1 906 € par unité de consommation (Filosofi 2019).

Selon une analyse des données sur les revenus de 2019, environ **37 % des ménages propriétaires occupant leur logement sur La Cali étaient éligibles** aux aides de l'Agence nationale de l'habitat (Anah) en 2021, soit l'équivalent de **9 400 ménages**.

De manière générale, **41 % des propriétaires privés, occupant leur logement ou le mettant en location, sont âgés de plus de 65 ans** (source MAJIC 2021). Cette proportion est plus forte dans les principales villes (Libourne, Coutras) et leurs sphères.

Cette part est moindre dans le Sud-Libournais, où la population est globalement plus jeune.

Or, investir dans un achat et/ou la rénovation du parc ancien est un investissement financier conséquent dans les deux cas.

Avant l'effet LGV en Gironde et l'augmentation des prix de l'immobilier depuis 2017, il y avait une forme d'abandon du parc ancien inadapté dans les centres-villes et centre-bourgs notamment, au profit de la construction neuve. Depuis 2018/2019, il est constaté un regain d'attractivité pour le parc ancien à rénover. Cette évolution va probablement perdurer au regard des dernières réglementations impactant la construction neuve (Zéro Artificialisation Nette, limites de la ressource en eau) et la location (obligation de performance énergétique des logements).

Toutefois, porter un projet de rénovation lorsque l'on est âgé est souvent complexe et demande une capacité de ressources (financement, santé, maîtrise des réglementations pour les projets locatifs...).

Un accompagnement financier et technique des propriétaires peut faciliter la réalisation de projets dans certains cas.

1. Un parc de logements énergivores, concerné par la problématique énergétique et l'adaptation au changement climatique

Le bâti ancien du territoire datant d'avant 1975 et les premières réglementations thermiques est par nature déperditif lorsqu'il n'a pas fait l'objet de travaux d'isolation. Pour mémoire, 51 % des résidences principales (plus de 17 000 logements) datent d'avant 1975 sur l'ensemble de La Cali.

Une nouvelle législation en vigueur :

La Loi Climat et Résilience n°2021-1104 du 22/08/2021 va induire des vrais changements en termes de rénovation du parc locatif, privé et public. Des interdictions de louer se renforceront pour les logements énergivores à partir de 2025 (étiquette F) puis 2028 (étiquette E), les logements classés G étant déjà interdits à la location depuis 2023.

La Cali est engagée depuis 2014 dans un processus de réduction des consommations d'énergie et de production d'énergie renouvelable via son Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET). Le secteur de l'habitat représente un quart de la consommation du territoire et le chauffage des logements 70 % de celle-ci. Cela démontre le caractère énergivore d'une partie du parc et l'enjeu de rénovation énergétique. Le programme "Habitat durable" de La Cali reconduit depuis cette date est une réponse à cet enjeu.

Au-delà du cadre réglementaire, dans un contexte économique d'inflation depuis 2022, la rénovation thermique des logements et bâtiments anciens est un enjeu financier et social pour limiter les dépenses de charges des ménages, propriétaires occupants et locataires. De plus, le bâti ancien est à adapter nécessairement aux changements climatiques observés (étés de plus en plus chauds avec des canicules, périodes répétées de sécheresses, événements violents, etc) simplement pour le confort et la santé des habitants.

2. Estimation du parc privé dégradé

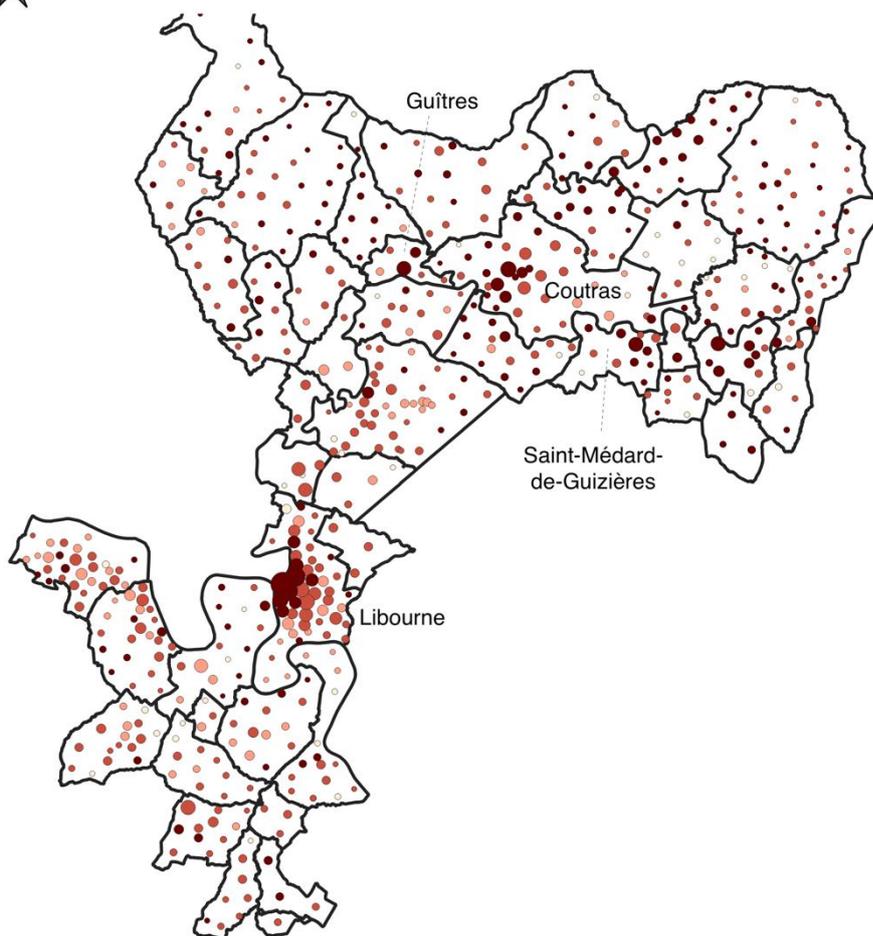
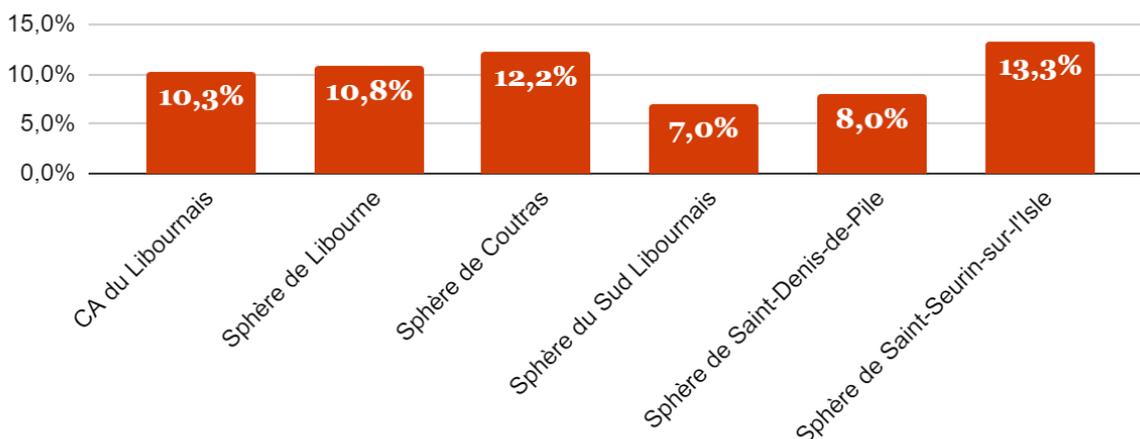
Nota : inspiré par la méthodologie du « parc privé potentiellement indigne » (PPPI), les logements privés potentiellement dégradés présentés ci-après correspondent au croisement des logements des classes cadastrales 6, 7 et 8 et du taux de pauvreté des ménages à l'échelle du carreau de 400 m².

Cette méthode renvoie un nombre de logements plus important que le PPPI.

Elle permet d'identifier les secteurs à enjeux dans lesquels des repérages de terrain peuvent être réalisés dans le cadre d'étude pré-opérationnelle d'OPAH de Renouvellement Urbain ou de suivis-animations d'opérations incitatives de réhabilitations. Ce sont dans les sphères de Coutras et de Saint-Seurin-sur-l'Isle que la proportion est la plus importante.

Part des logements privés potentiellement dégradés en 2021

Source : MAJIC 2021, INSEE Carroyage 2016 | Traitement : Urbanis



Urbanis

Part du parc privé potentiellement dégradé

- 0 - 2,5%
- 2,5 - 5%
- 5 - 10%
- Plus de 10%

Nombre de logements privés

- 200
- 500
- 1000
- 1726

0 2,5 5 km



Réalisation : Urbanis, Octobre 2022
Sources : DGFIP2021 ; INSEE CARR 2016 ; OSM

Le taux de logements privés potentiellement dégradés dépasse les 10 % dans les centres-villes de Libourne et Coutras ainsi que les bourgs de Guîtres, Saint-Médard-de-Guizières et Saint-Seurin-sur-l'Isle. Une concentration notable apparaît également dans les communes des Peintures et des

Églisottes-et-Chalaires. Ces proportions significatives sont liées à l'ancienneté du parc de logements dans les villes et bourgs.

Le dispositif d'autorisation préalable de mise en location de logement dit « permis de louer » a été mis en place depuis novembre 2018, par la Cali en partenariat avec la Ville, la CAF et l'État au niveau de la bastide de Libourne pour endiguer le volume de logements potentiellement dégradés.

Son bilan au terme de 4 ans est 2 300 dossiers instruits, 1 400 visites effectuées, 172 refus impliquant la nécessité de vendre ou de faire des travaux dans le logement. Plusieurs acteurs locaux interrogés ont témoigné de ses effets vertueux : outil pédagogique auprès des propriétaires, effet positif sur la qualité des mises en locations.

Cet outil dans la lutte contre le mal logement gagnerait à être étendu à d'autres centres-villes anciens du territoire.

Dans le cadre de l'opération programmée d'amélioration de l'habitat privé (OPAH) Habitat durable de la Cali, et des OPAH de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) de Libourne et Coutras, des situations sont régulièrement identifiées à la suite de signalements ou bien à la suite d'une visite des opérateurs pour un projet du propriétaire.

Dans le cadre du PLH 2019-2024, la Cali a engagé un appui aux villes de Coutras et de Libourne un accompagnement opérationnel contre le mal-logement par des volets spécifiques "lutte contre l'habitat indigne". Il s'agit d'un apport et un financement d'ingénierie aux deux villes permettant le repérage et le suivi des situations identifiées : stratégie d'intervention en lien avec les mairies et les opérateurs, appui au suivi des procédures juridiques de la responsabilité des maires (infractions au règlement sanitaire départemental, mise en sécurité...). De plus, en OPAH, la Cali peut co-financer des opérations de traitement des situations.

Les opérations OPAH et OPAH-RU actuelles ont permis de structurer depuis 2018 des partenariats entre la Cali, les communes concernées, le Pôle départemental de lutte contre l'habitat indigne (le PDLHI 33 animé par la Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde, créé en 2012), les acteurs sociaux du territoire (CCAS, CAF...).

Au regard des besoins identifiés par les acteurs locaux et des derniers bilans d'études et opérations, la pérennité dans le temps de ces actions est un enjeu dans le prochain PLH.

Des études pré-opérationnelles sont conduites en 2023 à Guîtres et Saint-Médard-de-Guizières, lesquelles devraient déboucher sur des actions opérationnelles, avec traitement de la lutte contre l'habitat indigne.

D. LES OPÉRATIONS PORTÉES SUR LA RÉHABILITATION DU PARC PRIVÉ

1. L'OPAH Habitat durable de La Cali

L'OPAH Habitat Durable a débuté en août 2018 à la suite d'un PIG. Elle est prévue pour cinq ans. Les quatre premières années, 420 logements de propriétaires occupants et 22 logements de propriétaires bailleurs ont fait l'objet d'un dossier de demande de subvention déposé auprès de l'Anah. Ces projets vont générer 8,4 millions d'euros de travaux. Les aides aux travaux de la Cali représentent 869 198 €.

Un avenant a été conclu pour les deux dernières années pour augmenter les objectifs des propriétaires occupants et en particulier les projets d'adaptation pour le maintien à domicile. Cette évolution est cohérente avec l'évolution par âge de la population de la Cali.

2. Les OPAH Renouvellement urbain de Coutras et Libourne

L'OPAH RU de Coutras a commencé en décembre 2018. Elle comprend un volet coercitif ORI (opération de restauration immobilière). 6 immeubles ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique rendant les travaux obligatoires. L'arrêté préfectoral a été signé en janvier 2022.

Le projet urbain "Libourne 2025-la Confluente" a été retenu en 2018 au dispositif "Action Cœur de Ville", lequel accompagne les projets de revitalisation des villes moyennes (15 villes moyennes retenues en Nouvelle-Aquitaine, dont une seule en Gironde). Ce dispositif permet à la ville de bénéficier d'un accompagnement technique et financier inédit.

Dans ce contexte, l'OPAH-RU sur le quartier Cœur de Bastide à Libourne a débuté en mars 2021 dans le cadre d'une opération d'aménagement concédée.

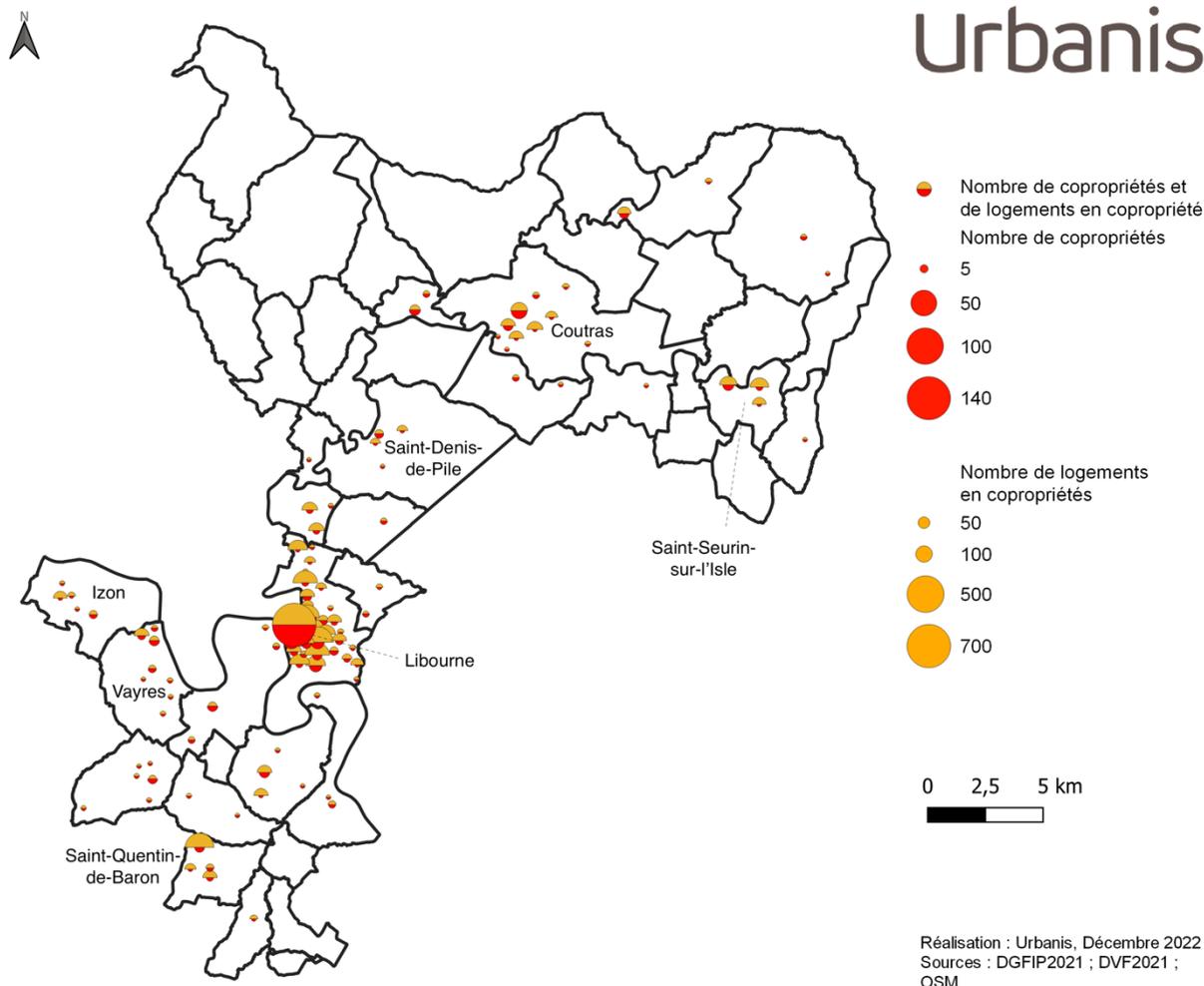
E. LES COPROPRIÉTÉS, ENJEU D'INTERVENTION POUR LES PROCHAINES ANNÉES

La communauté d'agglomération compte 463 copropriétés qui représentent **4 565 logements, soit 9,6 % du parc total** (source DVF 2023).

Ce parc est :

- **essentiellement de petite taille, entre 9 et 12 logements en moyenne dans toutes les sphères** (exceptée celle de Saint-Seurin-sur-l'Isle où il y a peu d'immeubles répertoriés).
- Libourne concentre 64,6 % des logements en copropriétés de la Cali, représentant 20,1% des logements de la commune.

	Nombre de copropriétés	Nombre de logements en copropriétés	Nombre moyen de logements par copropriété
Sphère de Coutras	47	445	9,5
Sphère de Libourne	340	3 188	9,4
<i>Dont Libourne</i>	320	2 961	9,3
Sphère de Saint-Denis-de-Pile	6	60	10,0
Sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle	14	247	17,6
Sphère du Sud Libournais	56	645	11,5
TOTAL La CALI	463	4 565	9,9



313 copropriétés sont inscrites au registre national des copropriétés représentant 4 962 lots d'habitation (source : registre des copropriétés, novembre 2022). Ce nombre de lots d'habitation supérieurs au nombre de logements selon les données MAJIC est probablement lié au fait que le registre est déclaratif. Des erreurs de saisie ou une erreur d'appréciation sur ce qu'est un lot d'habitation sont possibles.

Parmi les copropriétés inscrites :

- 228 ont 10 logements ou moins ; ce sont donc majoritairement des petites copropriétés.
- 32 ont 50 lots et plus.
- 146 n'ont pas de syndic connu (ni professionnel non bénévole), ce qui est le **signe d'un potentiel de copropriétés désorganisées à accompagner sur le plan juridique et en gestion**.
- 155 copropriétés sont construites avant 1974 (près de 50 %), date de la première réglementation thermique. Il y a un **enjeu fort à rénover ce parc de logements**. La plupart des étiquettes énergie des bâtiments sont inconnues dans le registre.

10 copropriétés sont repérées fragiles en première approche selon l'analyse des données financières du registre, en raison d'un taux d'impayés supérieur à 25 % avec au moins 2 propriétaires concernés. Elles peuvent cumuler plusieurs difficultés : situations socio-économiques des occupants fragiles, état dégradé du bâti, mauvais positionnement sur le marché immobilier, situation financière fragile ne permettant pas aux copropriétaires d'assurer la gestion courante et/ou l'avancement de travaux, présomption de marchands de sommeil...

Ce volume repéré est un minimum, compte tenu d'environ 150 copropriétés non inscrites dans le registre national et de toutes celles peu ou mal renseignées.

Les copropriétés sont à ce jour restées à l'écart des dispositifs d'amélioration de l'habitat privé de la Cali. L'approche antérieure des copropriétés consistant à réduire l'intervention au traitement du bâti a montré ses limites.

Or, le fonctionnement des copropriétés suppose des modalités d'intervention spécifiques, pour prévenir des difficultés complexes et plurielles mêlant les questions juridiques, urbaines, d'ingénierie, techniques et sociales.

Résidence Le Pintey, 62 avenue de la Roudet à Libourne, 160 logements (28 % d'impayés)



Il y a un **enjeu à mieux connaître le parc des copropriétés du territoire** et par ailleurs de **prévenir des situations difficiles** à résoudre si elles s'installent dans la durée (financières, techniques, sociales, ...). De plus, comme l'ensemble du bâti ancien sur le territoire, **l'enjeu de rénovation thermique des copropriétés anciennes** est de plus en plus prégnant pour limiter les consommations énergétiques, limiter les charges financières de fonctionnement pour les copropriétaires et locataires, et rendre plus confortable les logements en les adaptant aux changements climatiques.

Cet enjeu est appréhendé par La Cali à l'occasion des suivis-animations d'OPAH-RU en cours, lesquels permettent de premières investigations, à renouveler et dans les études pré-opérationnelles.

A noter que sans immatriculation dans le registre national et/ou sans organisation légale, les copropriétés ne peuvent bénéficier des aides de l'Anah.

F. LES LOGEMENTS VACANTS

La source Insee RP2019 offre un premier niveau de lecture à propos de l'évaluation de la part de la vacance dans le parc de logements (taux de vacance). Elle estime à **4 042 le nombre de logements vacants**. Le taux a diminué de 2013 à 2019 passant de 9,3% à 8,8 % pour se rapprocher de la moyenne nationale.

	2013		2019	
	Logements vacants	Taux de vacance	Logements vacants	Taux de vacance
Coutras	464	10,9 %	325	7,3 %
Sphère Coutras hors Coutras	517	9,2 %	597	10,1 %
Libourne	1 396	10,3 %	1 417	10,1 %
Sphère Libourne hors Libourne	245	9,7 %	227	8,7 %
Saint-Denis-de-Pile	161	7,1 %	200	8,0 %
Sphère Saint-Denis hors Saint-Denis	179	6,9 %	205	7,4 %
Saint-Seurin-sur-l'Isle	190	11,2 %	203	11,6 %
Sphère Saint-Seurin hors Saint-Seurin	306	9,7 %	358	11,0 %
Izon	74	3,6 %	90	3,7 %
Vayres	154	9,9 %	140	7,7 %
Sphère Sud Libournais hors Izon et Vayres	334	8,2 %	280	6,4 %
TOTAL Cali	4 020	9,3 %	4 042	8,8%

Définition de la vacance

Un logement vacant est un logement inoccupé se trouvant dans l'un des cas suivants :

- Proposé à la vente, à la location.
- Déjà attribué à un acheteur ou un locataire et en attente d'occupation.
- En attente du règlement de succession.
- Conservé par un employeur pour un usage futur au profit d'un de ses employés.
- Gardé vacant et sans affectation précise par le propriétaire. Exemples : un logement très vétuste, un logement dont le propriétaire est en EHPAD,...

Un minimum de vacance au sein du parc de logement est nécessaire pour permettre à la fois la fluidité des parcours résidentiels et l'entretien du parc de logements. Cette vacance de rotation, dite frictionnelle, correspond au temps nécessaire pour la revente ou la relocation du logement. Un taux de vacance raisonnable se situe entre 6 et 9 % du parc de logements au sens de l'INSEE.

Au sens fiscal du terme (sources Filocom, DGI Lovac, 1767 bis ou fichiers fonciers), un logement est considéré comme vacant dès lors qu'il est vide de meuble au 1er janvier de l'année considérée. La source fiscale est la seule source permettant de qualifier précisément les logements, la durée de vacance et le profil du propriétaire permettant de distinguer vacance de rotation (faible durée de vacance liée à un processus de mutation du bien ou de relocation par exemple) de la vacance dite structurelle.

La vacance d'une durée de plus de deux ans est généralement qualifiée de "structurelle". Elle concerne soit des logements mis sur le marché mais inadaptés à la demande, soit des logements qui ne sont plus proposés sur le marché.

Précisions sur la fiabilité des données :

Les données DGI-LOVAC agrègent les informations du fichier DGI-1767 BISCOM et certaines informations des Fichiers Fonciers. C'est une donnée plus fiable à privilégier.

La source Insee est ainsi généralement moins précise. Elle s'appuie sur un constat porté par les agents recenseurs, lesquels peuvent mal interpréter certains signaux d'inoccupation. D'autre part, elle ne permet pas de réellement qualifier la nature de la vacance.

Les données LOVAC basées sur les fichiers fiscaux permettent d'avoir des données pour l'année 2021.

Comme la source est différente de celle de l'Insee, il ne peut être mesuré une évolution. Cela permet cependant de disposer d'un état des lieux actualisé.

D'après LOVAC 2021, La Cali compte 3 994 logements vacants sur son territoire. Ce chiffre, proche de celui de l'Insee 2019, paraît toutefois surestimé selon les élus lors des circuits de terrain et/ou lors des ateliers organisés.

	LOVAC 2021			
	Logements vacants	<i>dont vacants depuis plus de 2 ans</i>	<i>dont vacants depuis moins de 2 ans</i>	<i>% vac. depuis plus de 2 ans</i>
Coutras	355	149	206	42,0%
Sphère Coutras hors Coutras	519	255	264	49,1%
Libourne	1 441	388	1 053	26,9%
Sphère Libourne hors Libourne	282	121	161	42,9%
Saint-Denis-de-Pile	145	53	92	36,6%
Sphère Saint-Denis hors Saint-Denis	210	103	107	49,0%
Saint-Seurin-sur-l'Isle	114	34	80	29,8%
Sphère Saint-Seurin hors Saint-Seurin	340	159	181	46,8%
Izon	87	13	74	14,9 %
Vayres	126	36	90	28,6 %
Sphère du Sud Libournais hors Izon et Vayres	375	124	251	33,1 %
TOTAL sur La Cali	3 994	1 435	2 559	35,9 %

Entre les données Insee 2019 et LOVAC 2021, les écarts les plus notables concernent Saint-Seurin-sur l'Isle et la sphère du Sud Libournais hors Izon et Vayres.

Si l'on s'en tient à la vacance structurelle (vacance depuis plus de 2 ans), le nombre de logements vacants serait de 1 435 logements, soit 3,3 % du parc total. Pour rappel, la vacance structurelle était évaluée à près de 2 000 logements dans le diagnostic du PLH actuel sur la base de données de FILOCOM 2015, ce qui indiquerait une baisse d'environ 500 logements en 6 ans.

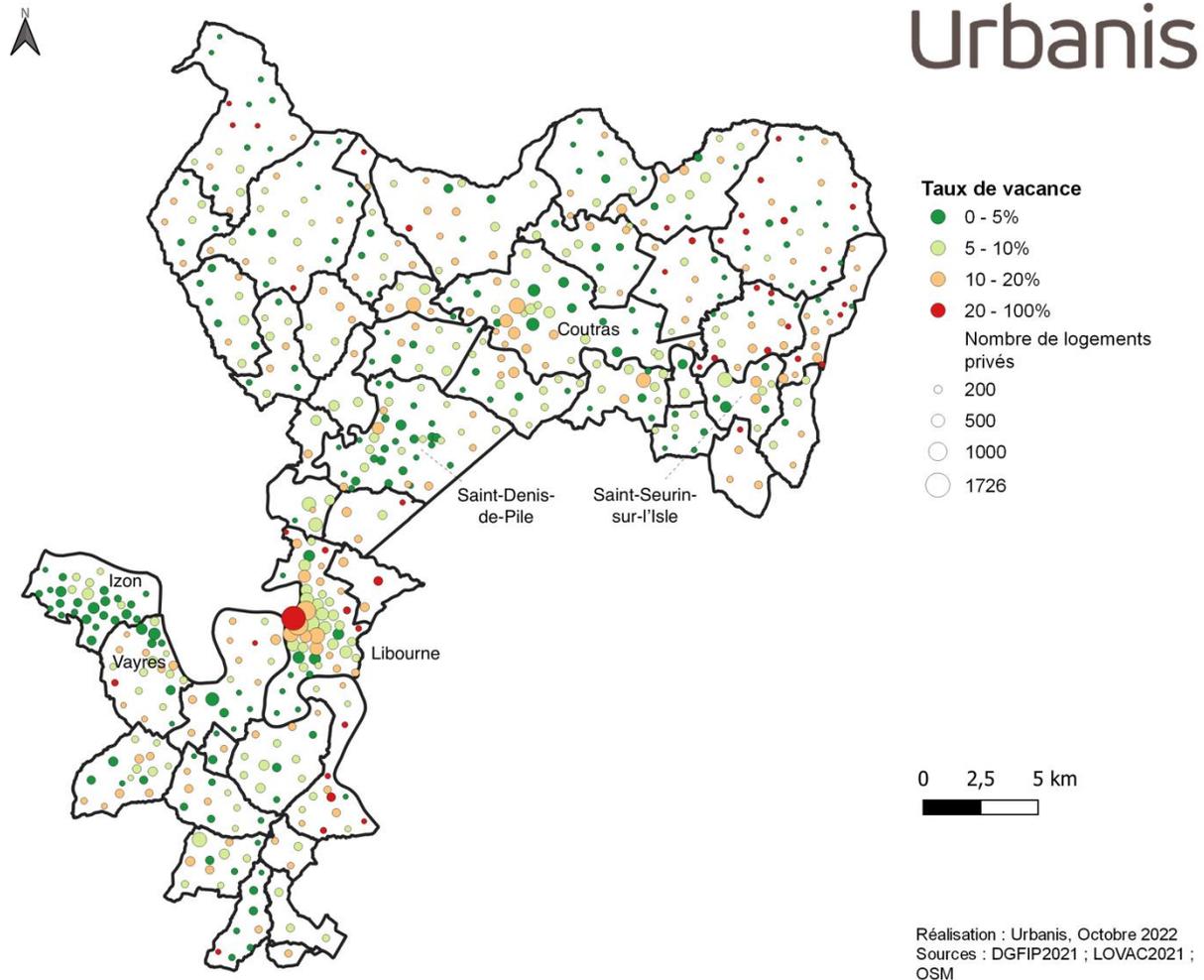
Cette estimation, à prendre avec précaution, témoigne certainement de l'augmentation de tension du marché de l'immobilier observée nettement depuis 2017 en Gironde, notamment sur La Cali.

La vacance depuis plus de 2 ans représente toutefois **36 % des logements vacants et jusqu'à 49 % dans certains territoires** (sphères de Coutras, Saint-Seurin-sur-l'Isle, secteur de Libourne).

A Izon, cette proportion n'est que de 15 %. Par ailleurs, la vacance dans cette commune est particulièrement faible, signe d'une tension du marché mais aussi d'un parc récent.

À Libourne, il existe des différences entre les quartiers. Le centre-ville est plus concerné que le reste de la commune, comme l'illustre la carte ci-après sur la vacance dans le parc privé. Il est à noter que

selon les bailleurs sociaux, la vacance est presque inexistante dans le parc social sur l'ensemble du territoire.

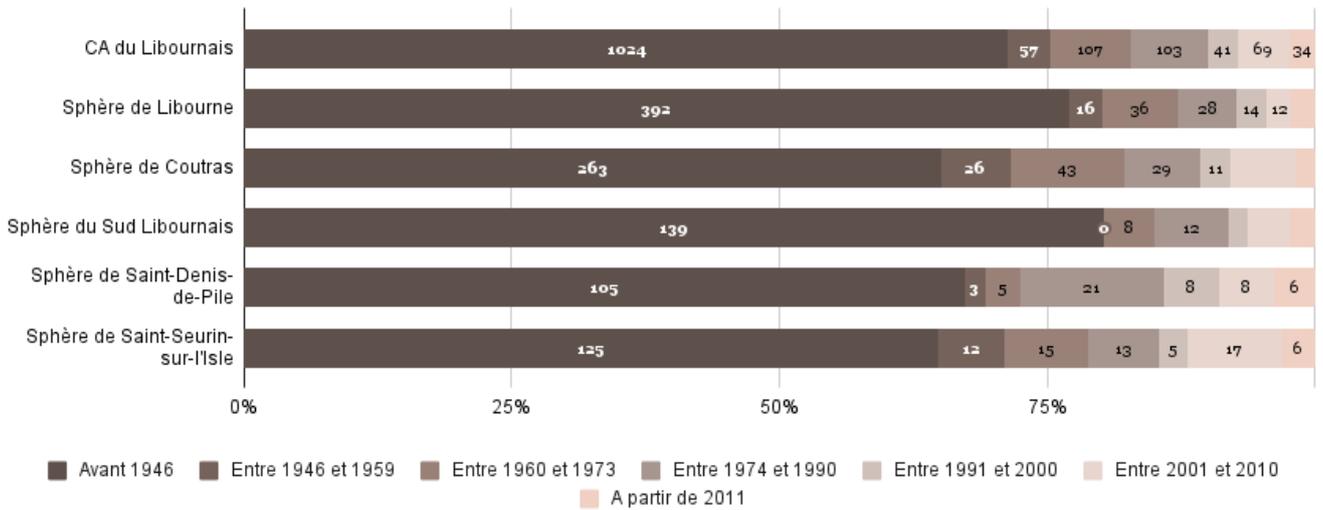


La vacance structurelle s'explique en partie par l'obsolescence de logements existants ou leur dévalorisation, par vétusté principalement. De manière générale, les logements vacants structurellement de la Cali sont anciens comme le montre ce graphique selon les époques de construction :

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Vacance structurelle selon l'époque de construction

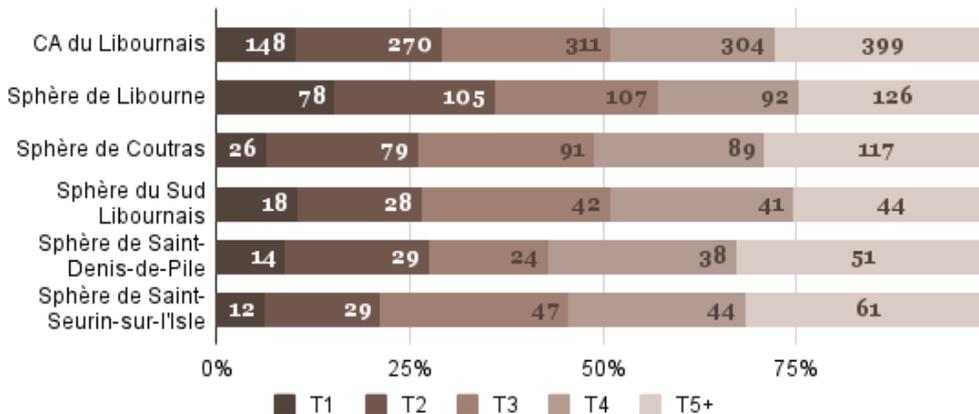
Source : LOVAC, MAJIC2021 | Traitement : Urbanis



Les logements vacants structurellement sont pour la plupart des grands logements (T4, T5) comme l'illustre le graphique ci-dessous :

Vacance structurelle selon la taille des logements

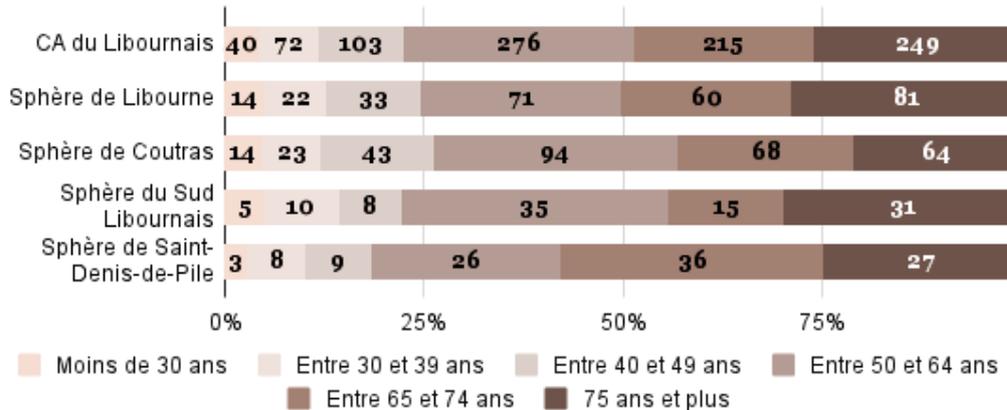
Source : LOVAC, MAJIC2021 | Traitement : Urbanis



Un autre facteur d'explication est l'âge des propriétaires (graphe ci-dessus). Les biens vacants appartenant à des propriétaires de 75 ans et plus sont surreprésentés. La complexité et le coût pour rénover un logement ancien vacant, voire un immeuble entier de centre-bourg, peuvent décourager des propriétaires âgés "dépassés" ou se désintéressant de leur bien en le laissant vacant. Cette situation se rencontre par exemple à Coutras, pour des biens vacants du centre-ville. Un repérage fin de la vacance effectué par la Ville en 2020 dans le cadre du programme OPAH-RU avait démontré ce processus "d'abandon" par des propriétaires d'immeubles âgés.

Vacance structurelle selon l'âge des propriétaires

Source : LOVAC, MAJIC2021 | Traitement : Urbanis



Même avec un volume en diminution, les logements vacants depuis plus de 2 ans dans les centres anciens peuvent nécessiter une intervention publique pour les remettre sur le marché.

Les récentes évolutions du marché de l'immobilier début 2023 et le contexte d'inflation pesant sur le coût de la rénovation invitent à une vigilance quant au niveau d'investissement financier nécessaire à mobiliser sur des immeubles de centres-villes.

S'il existe toujours un potentiel de remise sur le marché de logements vacants, celui-ci s'est réduit depuis le dernier prudent. Il est envisageable de prendre en compte une réduction du taux de vacance dans les années à venir dans le calcul des besoins en logements. Une baisse en valeur absolue semble difficilement atteignable. La remise sur le marché de logements sera en effet compensée par l'augmentation de la vacance liée à l'augmentation du parc en général.

G. SYNTHÈSE - ENJEUX DE L'ÉTAT DU PARC DE LOGEMENTS

À retenir :

- Il est observé une augmentation nette des résidences principales dans les cinq secteurs géographiques du territoire, et notamment dans les communes "pôles".
- Les propriétaires "occupants" sont majoritaires.
- Le parc est principalement privé.
- Une part importante de l'habitat est ancienne et énergivore, vulnérable aux changements climatiques. La politique Habitat Durable volontariste de La Cali est un atout sur le long terme.
- La vacance des logements s'est réduite. Elle est majoritairement conjoncturelle (vacance de rotation) dans un contexte de marché immobilier tendu entre 2018 et 2022. La vacance structurelle depuis plus de 2 ans est visiblement en diminution. Elle reste un potentiel de reprise surtout concentré dans les centres anciens et au Nord-Est.
- Un parc potentiellement dégradé non négligeable dans les centres-villes et plusieurs bourgs anciens. L'habitat indigne est globalement repéré et traité via les programmes d'amélioration de l'habitat (OPAH) avec des partenariats fonctionnels.
- Les copropriétés privées représentent 10 % du parc de logements aujourd'hui et demeurent hors du champ des interventions publiques. Au minimum, une dizaine d'entre elles inscrites au registre national sont potentiellement en difficulté.

Enjeux :

- La poursuite de l'intervention pour l'amélioration de l'habitat privé existant, en se basant sur l'expérience des opérations programmées depuis 2018 (ensemble du territoire, Libourne, Coutras) et sur les études pré-opérationnelles.
- Une forte dynamique pour les propriétaires occupants leur logement à maintenir, notamment pour faciliter la rénovation énergétique et les projets d'adaptation au maintien à domicile.
- Une intervention sur les centres anciens à conforter avec une meilleure efficacité de financement sur les projets locatifs.
- Une intervention sur les copropriétés privées à envisager.

2. LE PARC D'HABITAT SOCIAL

A. DES BESOINS DE LOGEMENTS À LOYERS MODÉRÉS TOUJOURS PRÉGNANTS

L'analyse du parc de logements réalisée en 2017 sur le territoire de La Cali dans le cadre de l'élaboration du PLH 2019-2024 avait démontré, sur la base de données de 2013 :

- que plus de 60 % des ménages du territoire étaient éligibles à un logement HLM,
- le rôle social du parc locatif privé, lequel est le plus important parc locatif en volume,
- des besoins différenciés entre les secteurs composant La Cali, et entre les ménages selon leur statut d'occupation.

Dans le cadre de ce diagnostic, basé sur les données FiLoSoFi 2019 (fichier localisé social et fiscal), il apparaît un contexte similaire avec des besoins toujours prégnants.

Logements à loyers modérés PLAI, PLUS, PLS, PLI, les différences

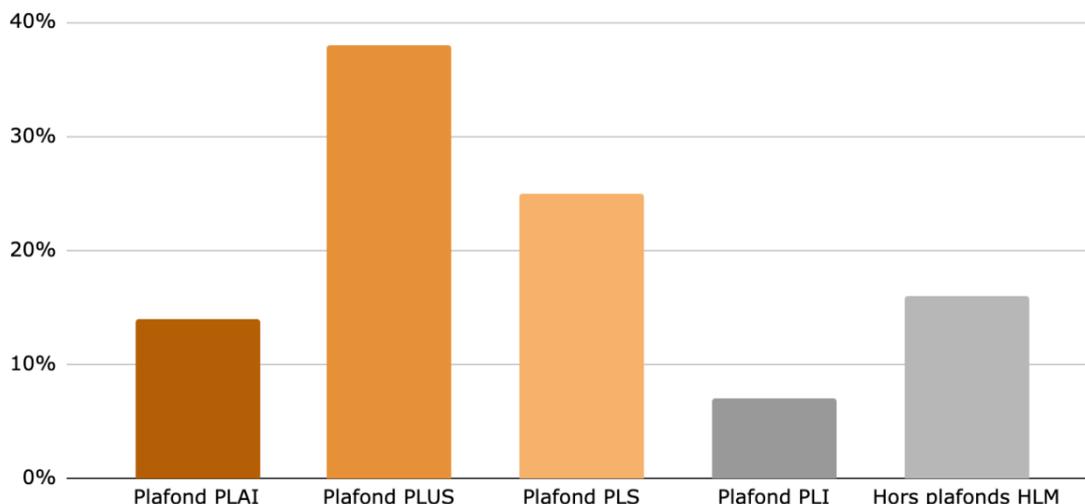
Les locataires peuvent accéder, sous certaines conditions, à des logements à loyer modéré. Ceux-ci sont désignés selon le mode de financement qui a permis de les construire :

- *Les logements PLAI, financés par le Prêt Locatif Aidé d'Intégration, sont attribués aux locataires en situation de grande précarité.*
- *Les logements PLUS, financés par le Prêt Locatif à Usage Social correspondent aux locations HLM (habitation à loyer modéré).*
- *Les logements PLS, financés par le Prêt Locatif Social, ils sont attribués aux candidats locataires ne pouvant prétendre aux locations HLM, mais ne disposant pas de revenus suffisants pour se loger dans le privé.*
- *Les logements PLI, financés par le Prêt Locatif Intermédiaire et également attribués aux personnes dont les revenus sont trop élevés pour pouvoir être éligible à un logement HLM, mais trop faibles pour se loger dans le parc privé.*

En contrepartie, les bailleurs, qu'ils soient privés ou publics sont tenus d'appliquer des plafonds de loyer.

Éligibilité des ménages de La Cali aux plafonds HLM

Source: Insee - DGFIP Cnaf - Cnav-CCMSA - FiLoSoFi 2019 - Traitement : Urbanis

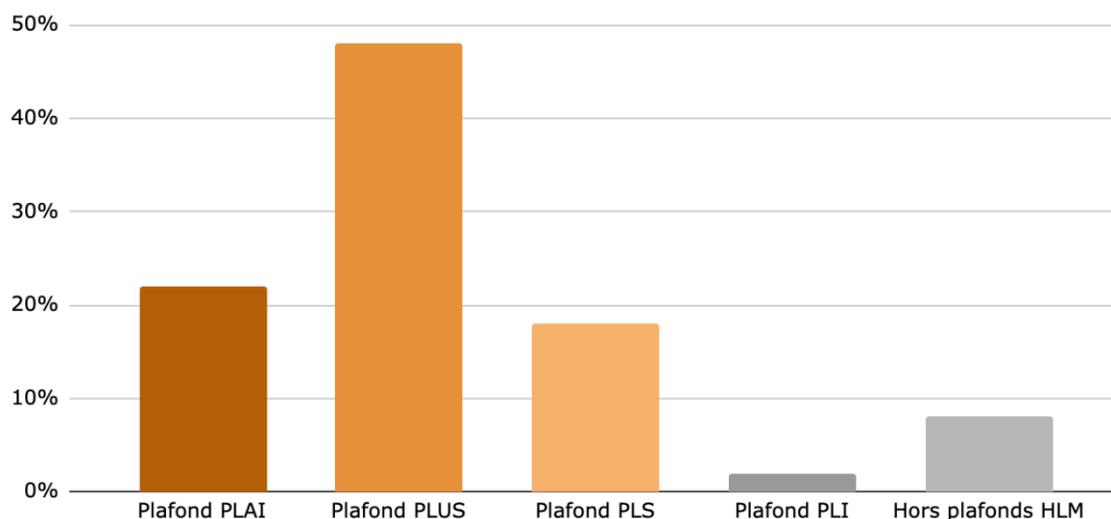


Sur le territoire de La CALI en 2019, 52 % des ménages, soit plus d'un sur deux, sont éligibles à un logement social de type PLUS, dont 14 % à un logement de type PLAI destiné aux plus modestes. La proportion de ménages éligibles au PLS est de 25%.

Comparativement aux données de 2013, la comparaison tendrait à une proposition moindre de ménages à très bas revenus éligibles au PLAI, mais une augmentation sensible des parts des ménages modestes éligibles au PLUS et PLS. La proportion de ménages hors plafonds HLM aurait progressé. Cette comparaison en pourcentages est à prendre avec précautions, la source de données fiscales ayant évolué.

Éligibilité des locataires du parc privé de La Cali aux plafonds HLM

Source: Insee - DGFIP Cnaf - Cnav-CCMSA - FiLoSoFi 2019 - Traitement : Urbanis



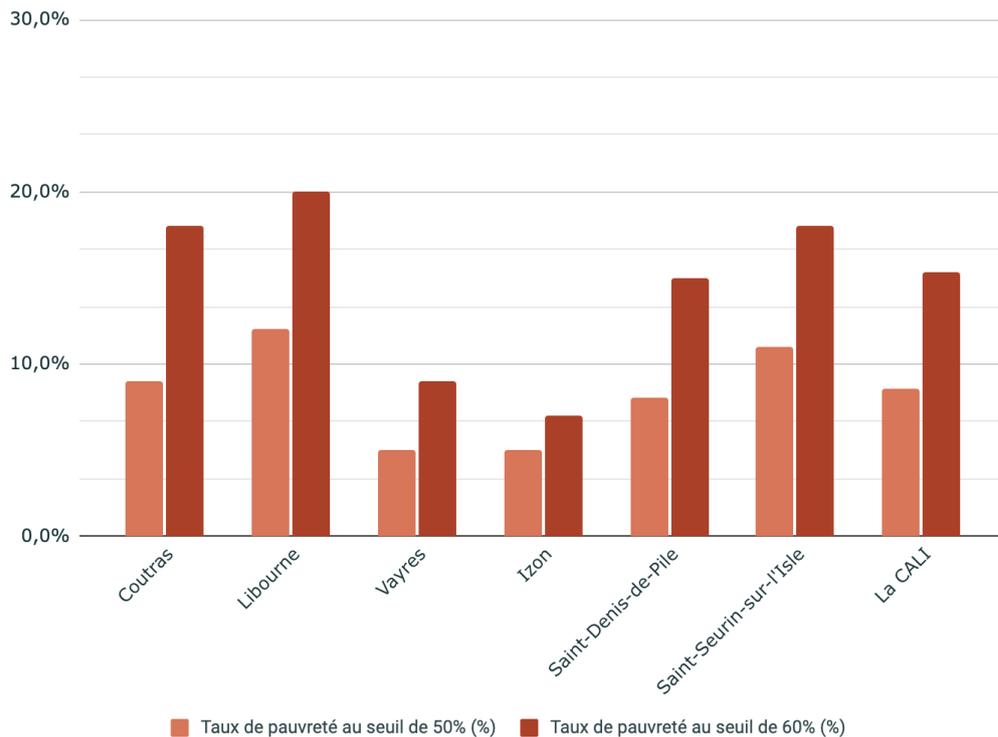
Plus spécifiquement, **70 % des locataires du parc privé sont éligibles à un logement social de type PLUS, dont 22 % à un logement social de PLAI. Ce parc locatif privé continue à jouer un rôle social de fait.**

Nous avons vu précédemment dans l'analyse des niveaux de revenus sur La Cali, que le nord du territoire et Libourne se caractérisent par des revenus médians relativement modestes. Les données disponibles sur les bas revenus (FiLoSoFi 2019) montrent les répartitions suivantes :

- des taux de très bas revenus des ménages en deçà du seuil de 60 % du revenu médian (définition du seuil de pauvreté), variables dans les communes "centralités" de 7 % (Izon) à 18 % (Saint-Seurin-sur-l'Isle, Coutras) / 20 % (Libourne),
- des taux de très bas revenus en deçà du seuil de 50 % du revenu médian dépassant les 10 % à Libourne et Saint-Seurin-sur-l'Isle.

Part des ménages à très bas revenus dans la Cali et les centralités

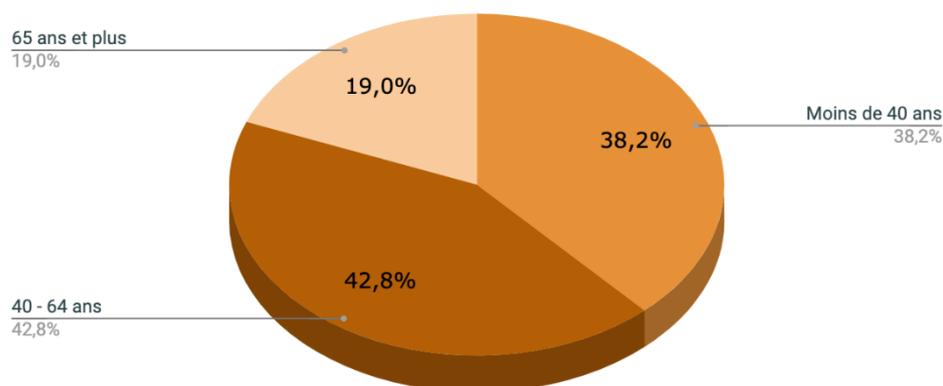
Source: Insee - DGFIP Cnaf - Cnav-CCMSA - FiLoSoFi 2019 - Traitement : Urbanis



Cette analyse en termes de revenus est à corrélérer avec celle de l'âge et de la taille des ménages locataires. 38 % des locataires du privé ont moins de 40 ans et près de 20 % ont plus de 65 ans. Logiquement, des parts importantes de locataires sont des personnes seules (près de 44 %), la grande majorité des ménages locataires compte 1 ou 2 personnes avec aucune personne à charge (plus des deux tiers). Le parc locatif privé de La Cali continue à loger des ménages à revenus modestes ou très modestes en raison de leur jeunesse et/ou de leur isolement.

Âge des locataires du parc privé de La Cali

Source : Insee 2019 - Traitement : Urbanis



Or, les loyers du marché se situent principalement entre 10 € (en dehors de Libourne et de Coutras, et du Sud-Libournais) et 14 € (Libourne) le mètre carré. Il s'agit de loyers médians : il peut y avoir des variations plus importantes. A Coutras, les loyers sont autour de 12 € le mètre carré. Les loyers ont augmenté de 15 % à 30 % depuis 5 ans sur tout le territoire de La Cali.

Loyers en € / m² dans les communes de 2 000 habitants et plus et sur l'ensemble de La Cali.

Source : entretiens professionnels de l'immobilier 2022, données indicatives, analyse Urbanis

	Ensemble	1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces et plus
Libourne	13	19	14	11	10	8
Coutras	12	17	12	10	9	7
Saint-Seurin-sur-L'Isle	10	N.R.	11	10	9	N.R.
St-Denis-de-Pile	10	13	11	12	9	N.R.
Izon	12	19	15	13	12	9
Vayres	11	N.R.	14	10	10	N.R.
Arveyres	13	N.R.	16	N.R.	N.R.	9
Les Eglisottes-et-C.	10	N.R.	N.R.	10	10	9
St-Germain-du-Puch	10	13	11	10	9	9
St-Médard-de-Guizières	10	N.R.	11	N.R.	9	8
St-Quentin-de-Baron	13	N.R.	15	N.R.	9	9
La Cali	12	17	13	11	9	8,5
<i>Surface moyenne (m²)</i>		30	43	65	90	110

N.R. : non renseigné (le volume de biens mis en location étant trop faible pour indiquer une donnée)

En comparant l'analyse des revenus de ménages de La Cali avec celle du marché locatif, il apparaît que le taux d'effort (part du loyer par rapport aux revenus mensuels) pour se loger dans le parc privé est systématiquement supérieur à 30 %.

L'analyse effectuée ici se base sur les revenus médians des ménages et sur les loyers moyens seuls (hors charges). Les taux d'effort estimés dépassent un tiers (33 %) des revenus mensuels pour tous les ménages ou presque.

Pour mémoire, le revenu médian des ménages augmente d'environ 1,5 % par an. S'il a augmenté depuis 2019, le pouvoir d'achat des ménages a en parallèle globalement diminué entre 2019 et 2022 (source : Insee).

Or nous avons vu précédemment que 70 % des locataires du parc privé ont des revenus modestes ou même bas. Les taux d'effort théoriques de ces ménages à faibles revenus sont en réalité entre 40 % et 50% au minimum, notamment pour les personnes seules.

Cette analyse indicative montre aussi particulièrement :

- des taux d'efforts compris entre 40 % et 60 % pour les couples avec enfants et les familles monoparentales pour louer des logements 3 ou 4 pièces,
- des taux d'efforts compris entre un tiers et plus de 50 % pour les moins de 40 ans,
- des taux d'efforts entre 30 % et 40 % pour les plus de 60 ans (plus d'un tiers du revenu médian des 75 ans et plus).

Taux d'effort estimé des ménages

Catégorie de ménages	Revenu médian /mois	1 pièce Loyer moyen : 510 €/mois	2 pièces Loyer moyen : 559 €/mois	3 pièces Loyer moyen : 715 €/mois	4 pièces Loyer moyen : 810 €/mois	5 pièces ou plus Loyer moyen : 935 €/mois
1 personne	1 548 €	33 %	36 %			
2 personnes	1 867 €		30 %	38 %		
3 personnes	1 815 €			39 %	45 %	
4 personnes	1 763 €				46 %	53 %

L'analyse des taux d'efforts ne prend pas en compte ici l'effet des allocations logement.

Pour autant, elle démontre la persistance de de **l'inadéquation forte entre les niveaux de loyers proposés sur le marché de l'immobilier et les revenus des ménages habitant La Cali.**

Les niveaux de loyers interpellent toujours au regard de l'état du parc ancien et des besoins de travaux. Quantitativement, l'attractivité résidentielle de la Cali et le renouvellement de la population demandent une réponse en logements à loyers modérés en quantité suffisante. Qualitativement, les fragilités des ménages vues examinées précédemment au regard de l'âge, des niveaux de revenus, des compositions familiales, induisent nécessairement un renforcement du parc locatif avec des loyers accessibles financièrement.

L'ensemble de cette analyse démontre le rôle important du parc locatif social à loyer modéré sur La Cali à travers le parc public des bailleurs sociaux ou via le conventionnement dans le parc privé.

Compte tenu des marges de manœuvres limitées sur le parc locatif privé, **le développement du parc locatif social est toujours la principale réponse aux besoins en logement des ménages modestes et très modestes.**

B. L'OFFRE LOCATIVE PUBLIQUE : 60% DES LOGEMENTS HLM SONT À LIBOURNE

Selon les données Majic, la Cali comptait en 2021 **3 925 logements locatifs sociaux publics (HLM)**. Ce volume représente **9,6 % des résidences principales de l'Agglomération**.

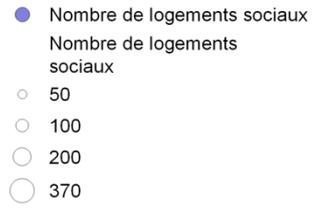
[Nota : le nombre de logements HLM selon les données Majic est différent du décompte SRU présenté plus loin et diffère également de celui de l'Insee, lequel ne prend en compte que les logements HLM occupés]

Données Majic - DGFIP 2021	Nombre de résidences principales	Nombre de logements HLM	Proportion de logements HLM
Sphère de Coutras	8 993	702	7,8 %
Sphère de Libourne	14 939	2 349	15,7 %
<i>Dont Libourne</i>	12 588	2 281	18,1 %
Sphère de Saint-Denis-de-Pile	4 684	181	3,9 %
Sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle	4 284	384	9,0 %
Sphère du Sud Libournais	8 198	309	3,8 %
TOTAL La Cali	41 098	3 925	9,6 %

Près de 60 % de ces logements sont situés à Libourne : l'offre est concentrée dans la ville principale de facto.

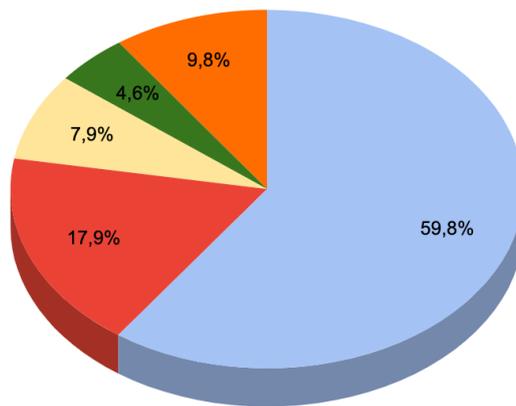
Les communes astreintes à l'article 55 de la loi SRU jouent un rôle plus limité dans l'accueil du parc locatif social, avec des disparités d'une commune à l'autre (poids plus important à St-Denis-de-Pile et Coutras) que dans le sud Libournais.

Urbanis



Réalisation : Urbanis, Décembre 2022
Sources : DGFIP2021 ; DVF2021 ; OSM

Répartition par sphère :



C. LA DEMANDE EN LOGEMENT SOCIAL

L'analyse de la demande en logement social est basée sur l'exploitation des données du Système National d'Enregistrement (SNE) de 2015, année exploitée dans le précédent diagnostic du PLH actuel, et de l'année 2021, dernières données disponibles.

Sur la Cali, le nombre de demandes en cours atteignait 2 312 demandes à la fin de l'année 2021. Ce volume a progressé depuis les 1 901 demandes comptées en 2015 : + 413 demandes actives.

La pression de la demande se définit comme le rapport entre le nombre de demandes actives et le nombre de logements attribués sur une année.

La Cali se caractérise par une forte pression de la demande (7,7 demandes pour une attribution en 2021, 5,1 en 2015), supérieure aux données régionales (5,5) et au niveau de la Gironde (5,9).

<i>Données SNE 2021</i>	Demandes en cours	Demandes satisfaites	Pression de la demande
Sphère de Libourne	1 595	181	8,8
<i>Dont Libourne</i>	<i>1 261</i>	<i>107</i>	<i>11,8</i>
Sphère de Coutras	369	43	8,6
<i>Dont Coutras</i>	<i>304</i>	<i>32</i>	<i>9,5</i>
Sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle	108	13	8,3
Sphère de Saint-Denis-de-Pile	170	42	4,1
Autres	70	21	3,3
TOTAL Cali	2 312	300	7,7

Les territoires en tension sont les sphères de Libourne, Coutras, et Saint-Seurin-sur-l'Isle.

Pour le territoire de Libourne, incluant le sud-Libournais, la pression est particulièrement forte et en nette progression (8,8 demandes en 2021, contre 6,2 en 2015, pour une attribution). La tension concerne particulièrement la ville-centre, liée à ses équipements et services, et à l'offre de logements sociaux proposée.

Pour le secteur de Coutras, la pression de la demande s'est fortement accrue (8,6 demandes en 2021, contre 4,6 en 2015, pour une attribution). Les facteurs d'explication peuvent être :

- l'attraction propre de Coutras encore proche de Bordeaux et dotée d'une gare, d'équipements, de commerces et de services.
- un effet de report lié à la difficulté d'obtenir un logement social à Libourne cité par les professionnels interrogés.

Les acteurs du logement à Coutras indiquent tous une forte demande pour des logements de type T2/T3, pour des personnes seules, des couples, ou un parent seul avec enfant. Des explications de la tension observée seraient l'inadéquation du parc social public à Coutras, historiquement composé majoritairement de logements familiaux, et la quasi-absence d'offre sociale dans le parc privé.

Le secteur de Saint-Seurin-sur-l'Isle apparaît en tension en 2021. Cela n'était pas le cas en 2015 (4,3 demandes pour une attribution). Les facteurs d'explication peuvent être aussi le desserrement des ménages, l'évolution des prix de l'immobilier en Gironde, la difficulté à obtenir un logement social à Libourne ou Coutras.

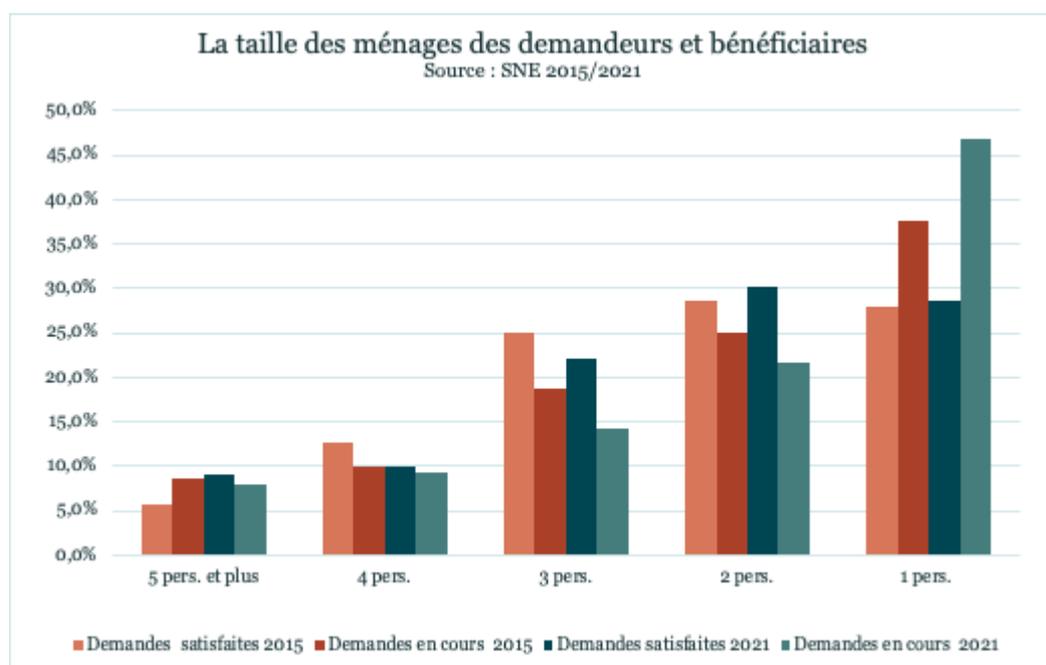
Les demandes de mutation représentent toujours près d'un quart des demandes en cours.

Les demandeurs enregistrés en 2021 attendent en moyenne depuis 15 mois, délai cependant inférieur à ceux enregistrés en Gironde dans son ensemble (18 mois), et sur Bordeaux Métropole (18 mois). Les attributaires attendent en moyenne 16 mois pour accéder à un logement social (16 mois en Gironde, 15 mois dans Bordeaux Métropole).

L'analyse des profils de demandeurs en 2021 confirme comme en 2015 des parcours résidentiels bloqués. Cette analyse donne la possibilité de guider la programmation locale sociale qualitativement au niveau de la Cali et selon ses territoires.

1. La taille des ménages :

Comme en 2015, les personnes isolées, près de la moitié des demandeurs sont insuffisamment satisfaites au regard des besoins. L'écart entre les demandes en cours et les attributions s'est aggravé en 2021 (29 % des demandes et 47 % des attributions dorénavant, contre 28 % et 38 % en 2015). Les demandes les mieux satisfaites sont globalement les ménages de 2 ou 3 personnes.

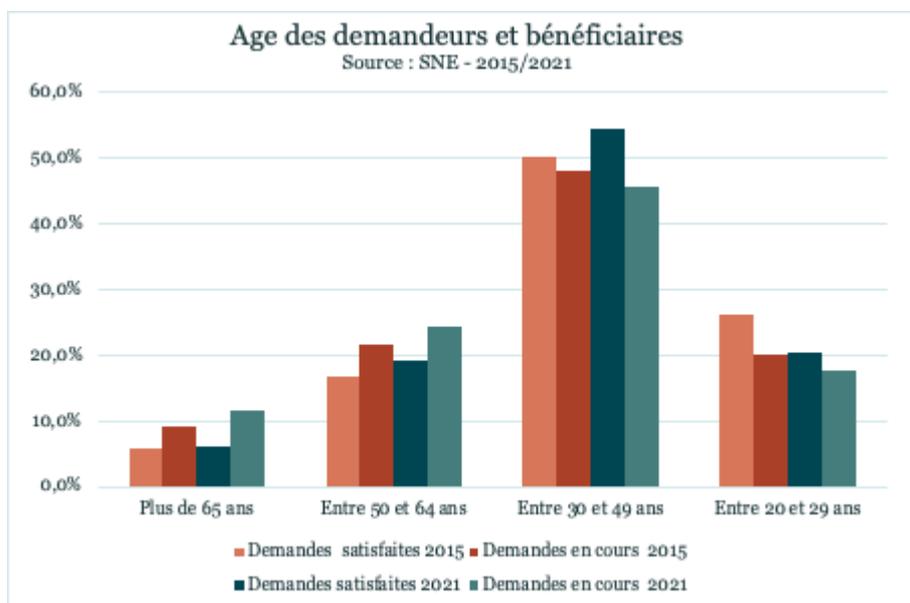


2. L'âge des ménages : de plus en plus de pression de la demande des personnes retraitées

On note de plus en plus de difficultés à répondre à la demande des seniors (11,5 % en 2021 contre 9,2 % en 2015) et des 50-64 ans (24,2 % en 2021 contre 21,6 % en 2015). La proportion de seniors s'est accentuée parmi les demandeurs. L'écart entre les demandes en cours et celles satisfaites est

particulièrement marqué pour les plus de 65 ans : 6% de demandes satisfaites en 2021 pour 11,5 % de demandeurs.

A contrario, les jeunes de moins de 30 ans sont moins représentés en 2021 dans les demandes en cours. La demande est visiblement mieux satisfaite pour les 20-29 ans et 30-49 ans.



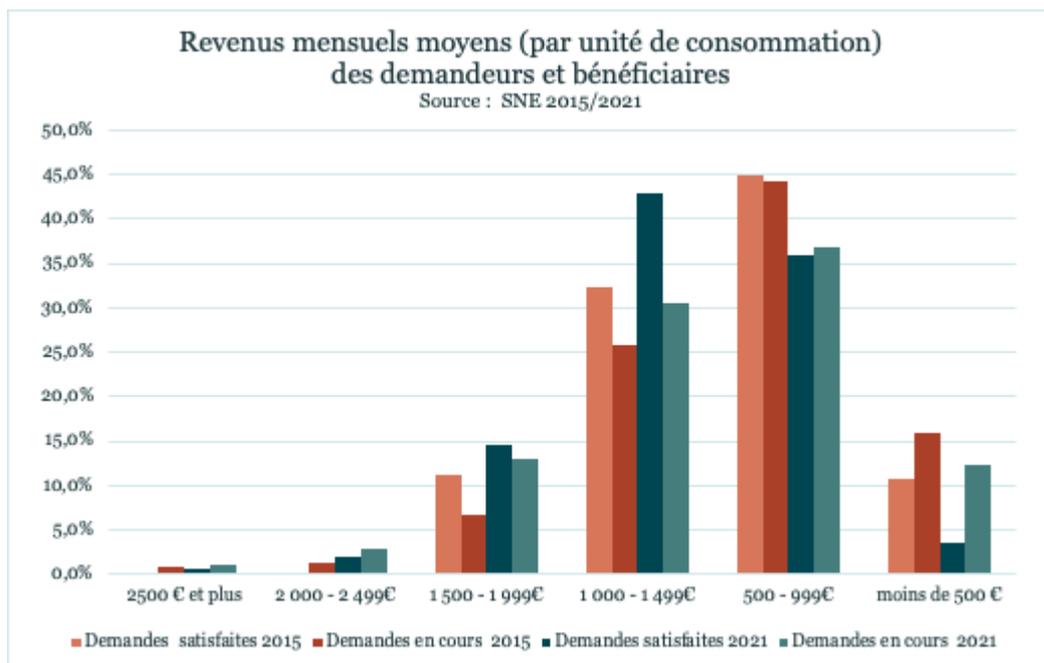
3. Le niveau de revenus (par unité de consommation)

Le revenu mensuel moyen par unité de consommation des ménages satisfaits en 2021 est globalement le même que celui des demandes en cours (1 139 €).

Les ménages à très bas revenus (moins de 1 000 €) ont comparativement plus de difficultés à se voir attribuer un logement en 2021. En 2015, la part des attributions était plus élevée pour ces niveaux faibles de revenus.

Les revenus modestes entre 1000 et 1500 € sont dorénavant les mieux représentés parmi les demandes satisfaites. Cette évolution peut traduire un déplacement de la demande de Bordeaux Métropole

Les demandes et attributions ont progressé aussi pour les revenus entre 1 500 € et 2 000 €.

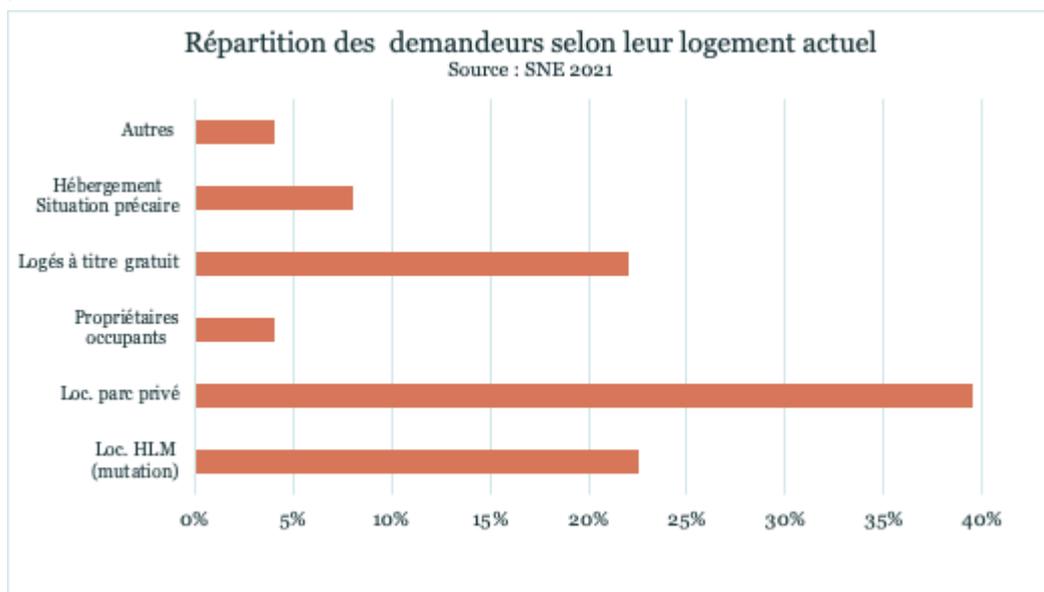


4. La situation actuelle du logement des demandeurs

La plus grosse part des demandes sur la Cali émane des locataires du parc privé (40 %) devant les mutations dans le parc social (23 %). Ces proportions sont à peu près similaires dans les 5 communes "loi SRU" du territoire. Cela confirme que le parc privé locatif joue le rôle de parc social de fait.

A noter que la part des locataires du parc privé est sensiblement moindre sur Bordeaux Métropole (28 %), où les loyers de marché sont bien supérieurs. Le parc social public et le parc privé sont 2 marchés nettement dissociés sur la métropole, avec un parcours résidentiel s'effectuant au sein du parc public (31 % des demandes sont des mutations).

Le plus gros volume de demandes est à Libourne avec une répartition 39 % parc privé / 25 % mutations. L'écart le plus significatif est à Coutras, avec un faible taux de demandes de mutations à Coutras (18 %), corroborant une certaine inadéquation du parc, et une forte part de locataires du parc privé (42 %) laquelle peut s'expliquer par la forte augmentation des loyers de marché et la rareté de l'offre sociale privée.

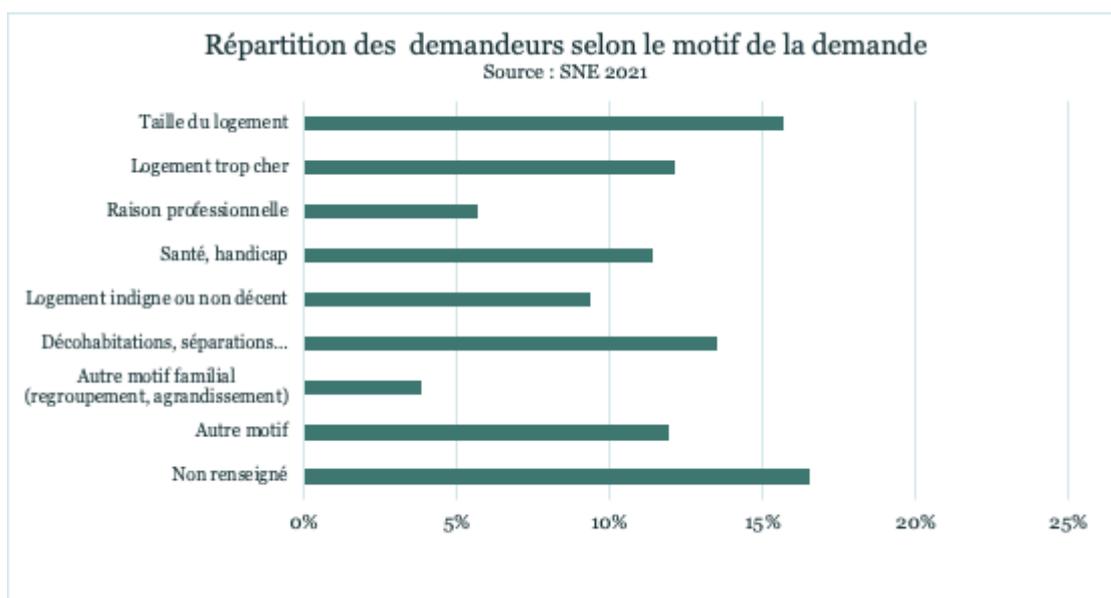


5. Le motif des demandes

Le premier motif cité est la taille du logement, généralement trop petit, notamment à Libourne, Saint-Denis-de-Pile et Vayres.

Le deuxième motif regroupe les décohabitations et séparations familiales (notamment à Coutras, Izon, Saint-Denis-de-Pile et Vayres, cité entre 15% et 24% des demandes)

Vient ensuite le logement trop cher, notamment à Libourne, Coutras, Izon et Vayres. Le motif de santé ou handicap est cité presque autant, notamment à Libourne (proximité du centre hospitalier), Coutras et Saint-Denis-de-Pile.



D. LES ENJEUX DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 55 DE LA LOI SRU

Les objectifs quantitatifs du PLH 2019-2025 sont concentrés sur les communes concernées par l'article 55 de la loi SRU avec un objectif annuel de produire 225 logements locatifs sociaux.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

	Situation au 1 ^{er} janvier 2022			Objectif PLH 2019_2021	Solde logements sociaux neufs programmés 2019-2021	Rattrapage selon loi 3DS : 33 % LLS manquants
	Logements locatifs sociaux selon décompte SRU	Taux	LLS manquants pour atteindre 25 %			
Coutras	513	12,28%	531	195	70	177
Izon	202	8,13%	419	135	114	140
Libourne	2470	20,34%	565	147	62	188
Saint-Denis-de-Pile	436	18,68%	147	126	79	49
Vayres	177	9,93%	268	72	182	89
Total communes SRU	3798	16,57%	1930	675	507	643
Objectif ou programmation annuelle				225	169	214

507 logements locatifs sociaux ont été programmés les 3 premières années du PLH de 2009 à 2021. Cela traduit une accélération de la production. Il reste cependant 1 930 logements locatifs sociaux à produire avec le parc de logements actuel pour atteindre le taux de 25 %.

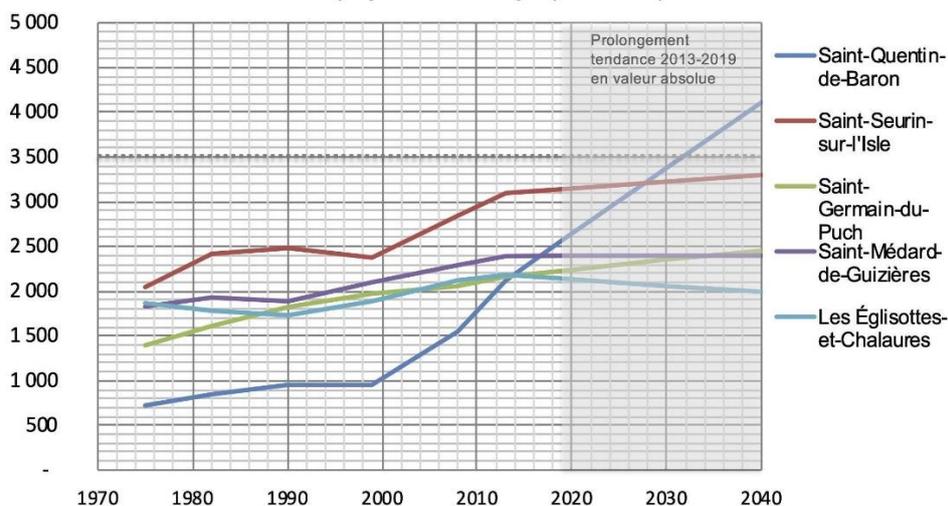
La production de logements sociaux en rattrapage des communes concernées par la loi SRU selon la loi 3DS est :

- proche de la programmation du PLH actuel,
- globalement supérieure aux logements programmés de 2019 à 2021 (période correspondant au 1^{er} triennal du PLH). Elle est bien supérieure à Coutras, Izon et Libourne.

L'effort de rattrapage reste donc important. Les efforts faits par les communes sont à maintenir, voire à amplifier. Saint-Denis-de-Pile fait exception avec un rattrapage rapide qui permet d'envisager une production de logements sociaux plus limitée dans les années à venir.

Il convient également d'anticiper le fait que des communes pourraient à l'avenir être. Ce pourrait être le cas après 2030 si la croissance de la population de Saint-Quentin-de-Baron continue à un rythme élevé. Cela pourrait aussi être le cas de Saint-Seurin-sur-l'Isle si la population connaissait à nouveau une augmentation plus rapide.

Evolution de la population des communes entre 2 000 habitants et 3 500 habitants en 2019 et projection linéaire jusqu'en 2040 pour indication



Il est à noter que des projets existent dans les autres communes : 88 logements sociaux ont été programmés de 2019 à 2021, hors communes SRU.

E. SYNTHÈSE : LES ENJEUX DU LOGEMENT SOCIAL

A retenir :

- Une tension sur le parc social qui s'est accrue sur l'ensemble du territoire de la Cali, notamment sur les petits logements.
- Un parc privé qui joue le rôle d'un parc social de fait avec des loyers souvent en inadéquation avec le revenu des locataires.

Enjeux :

- Un effort de production de logements sociaux depuis 2019 qui doit être maintenu dans la durée pour répondre aux besoins et aux objectifs de la loi SRU.

3. L'HÉBERGEMENT ET LE LOGEMENT DES PUBLICS SPÉCIFIQUES

A. LE LOGEMENT DES PERSONNES ÂGÉES

La population de plus de 60 ans a augmenté de près de 15 % entre 2013 et 2019. La réponse aux besoins en logement des personnes âgées représente donc un enjeu important.

Les plus de 65 ans sont à 74 % des propriétaires occupants, 17 % des locataires du parc privé et à 7 % des locataires du parc social (et 2 % autre).

1. L'accueil collectif

Liste des structures d'hébergement et de logement à destination des personnes âgées (source : FINESS 2022)

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Communes	Nom de l'établissement	Type d'établissement	Nombre de places
Coutras	La Chartreuse	EHPAD	72
Coutras	Primerose	EHPAD	83
Guîtres	Résidence du Centre	EHPAD	32
Izon	Les Jardins de Jeanne	EHPAD	50
Libourne	Gardonile	EHPAD	30
Libourne	Garderoze	EHPAD	46
Libourne	La Belle Isle (CH de Libourne)	EHPAD	112
Libourne	EHPAD du CH de Libourne	EHPAD	104
Libourne	Les Charmilles	EHPAD	46
Saint-Denis-de-Pile	Le Barail des Jais	EHPAD	114
Saint-Seurin-sur-l'Isle	Jacqueline Auriol	EHPAD	70
Vayres	Louis Braille - pour déficients visuels	EHPAD	83
Libourne	Les Jardins d'Iroise	EHPAD / Résidence Autonomie	60
Libourne	Les Dagueys	EHPAD	65
Coutras	Hameau de la Croix-Rouge	Résidence Autonomie	55
Libourne	RPA Edmond Michelet	Résidence Autonomie	60
Libourne	RPA Henri Moreau	Résidence Autonomie	25
Libourne	RPA Le Carmel	Résidence Autonomie	35
Saint-Denis-de-Pile	RPA Les Platanes	Résidence Autonomie	56
Saint-Seurin-sur-l'Isle	EHPA Mille Fleurs	Résidence Autonomie	56
Vayres	RPA Le Sudre	Résidence Autonomie	16

Évolutions depuis le dernier diagnostic (2017) :

- augmentation de la capacité de l'EHPAD d'Izon (+9 places)
- augmentation de la capacité des EHPAD liés au CH de Libourne (+14 places)
- augmentation de la capacité de la RPA de St-Denis de Pile (+8 places)
- 1 EHPAD ouvert à Saint-Denis-de-Pile, en août 2017 (114 places)
- 1 EHPAD ouvert à Libourne en décembre 2017, Les Dagueys (65 places)
- 1 EHPAD nouveau à Libourne depuis novembre 2019 (Les Jardins d'Iroise, 40 lits d'EHPAD et 20 appartements en résidence services)

L'offre de places et logements en structures a ainsi augmenté en relation avec la croissance de la population.

Elle reste concentrée sur Libourne à l'heure actuelle.

En dehors de Libourne, 2 projets de MARPA sont à l'étude, en réponse à la demande d'un public âgé habitué à vivre en milieu rural et cherchant un logement proche des services et souhaitant ne plus avoir la charge de l'entretien d'une maison individuelle.

2. Le maintien à domicile des personnes âgées

La politique du PLH actuel de La Cali a pour objectifs de favoriser l'autonomie dans le logement des personnes âgées et handicapées, d'identifier l'offre de logements accessibles sur le territoire, développer des offres de logements adaptées aux enjeux du vieillissement.

Pour le parc privé, sont mis en œuvre depuis 2019 les dispositifs d'aides incitatives à l'amélioration de l'habitat par la Cali :

- le volet "adaptation" du Programme Habitat Durable de La Cali (action 1 du PLH), l'OPAH HD : 87 logements ont fait l'objet d'un dossier pour adaptation à la perte d'autonomie de 2019 à 2021,
- les OPAH-RU de Coutras et de Libourne (action 2 du PLH) : 13 logements ont fait l'objet d'un dossier d'adaptation à la perte d'autonomie à Coutras et 3 à Libourne sur la même période.

Ce sont au total 103 logements concernés sur le territoire de 2019 à 2021, ces programmes se poursuivent.

Dans le parc social public, une RPA nécessitant des travaux de requalification des logements adaptés a été identifiée : l'EHPA Edmond Michelet de Libourne (83 logements) par une opération de démolition/reconstruction.

Le développement d'expérimentations de nouvelles formes d'habitat adaptées aux seniors s'est concrétisé en parallèle avec la résidence intergénérationnelle de Vayres, comptant 50 logements, réalisée en 2021 par Clairsienne.

Le PLH encourage les organismes HLM à développer l'habitat adapté à la perte d'autonomie, par les aides du règlement d'intervention Cali au logement public social.

Les personnes âgées modestes peuvent avoir des difficultés pour faire face aux coûts de travaux de leur d'adaptation de leur logement à la perte d'autonomie.

L'accession à un établissement peut être également difficile financièrement ou poser des problèmes d'accessibilité pour l'entourage.

Le maintien à domicile reste plus que jamais un enjeu pour les prochaines années au vu des évolutions démographiques constatées.

B. LE LOGEMENT DES JEUNES

3. Evaluation des besoins et de l'offre actuelle

La population dans la tranche d'âge des 15-29 ans a augmenté de 183 habitants entre 2013 et 2019.

L'association Habitat Jeunes en Pays Libournais (HAJPL) est l'acteur principal et historique accompagnant les jeunes (16-30 ans) pour le logement sur le territoire large du Libournais, dont La Cali, depuis plusieurs décennies. Cette stabilité institutionnelle favorise le repérage des besoins au-delà des données disponibles. Il s'agit d'un atout pour structurer la politique du logement des jeunes de La Cali avec ses partenaires (institutions, bailleurs sociaux).

En termes de besoins, la ville de Libourne compte environ 300 étudiants post-Bac (BTS, étudiants infirmiers), volume impliquant à lui seul des besoins d'offre de logement à loyer modéré.

Des projets d'implantation de structures d'enseignement supérieur sont prévus ou envisagés à Libourne. Cela pourrait augmenter les besoins.

De même, dans des communes comme Libourne, Coutras, Izon et Vayres où le développement d'activités économiques est en cours ou envisagé, les besoins devraient augmenter pour des jeunes en début de parcours professionnel ou formation.

L'offre de places d'hébergement en structures collectives dédiées aux jeunes recensée dans la base FINESS 2022 est la suivante :

- Plate-forme de la Croix-Rouge pour les mineurs non accompagnés (MNA), Maison d'Enfants à Caractère Social, Libourne, 50 places.
- Maison d'Enfants à caractère Social DAHMNA 33, Libourne, 50 places.
- Maison d'Enfants à caractère Social DAHMNA - ALEFPA, Libourne, 50 places.
- Maison d'Enfants à caractère social, Foyer HAJPL François Constant, Libourne, 35 places d'hébergement et 13 places en familles d'accueil. Ce foyer est réservé à des jeunes majeurs (18-21 ans) relevant de l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE), sortant de l'accompagnement de l'ASE.
- Lieu de Vie Tandem, Libourne, 2 logements pour des jeunes majeurs suivis par l'ASE.
- Foyer de Jeunes Travailleurs (FJT), résidence Pierre Bérégovoy, Libourne, 36 places d'hébergement.
- Service d'accueil Mères-enfant, Libourne, 10 places dédiées à de jeunes parents suivis par l'ASE.

Le Foyer de Jeunes Travailleurs (FJT) à Libourne est l'outil d'accueil des jeunes à partir de 16 à 25 ans. Son rôle est de favoriser l'insertion sociale et professionnelle des jeunes. Il favorise la mobilité résidentielle des jeunes pour leurs études ou leurs débuts professionnels. Le Foyer de Jeunes Travailleurs est une étape facilitant l'accès au logement, offrant des logements meublés avec un ensemble de prestations (le jeune verse une redevance globale pour le loyer, les charges, les fluides et l'assurance ; accompagnement socio-éducatif si besoin).

Selon l'association HAJPL (avril 2023), le FJT compte un total de 42 places :

- dont 32 places sur le site central de la résidence Pierre Bérégovoy (chambres)
- 10 places dans la résidence Le Loubat, site satellite d'offres de studios, permettant à des jeunes en situation professionnelle sur le site central de passer à l'étape d'un logement autonome situé en centre-ville.

Le fonctionnement et l'utilité du FJT dans la ville de Libourne et sur le territoire de la Cali sont éprouvés depuis plus de 25 ans.

L'association HAJPL gère aussi 1 logement à Coutras dans le cadre d'une expérimentation de colocation, destinée à des jeunes travailleurs, et 1 logement à Saint-Denis-de-Pile.

En effet, les acteurs rencontrés, élus, professionnels de l'immobilier et acteurs sociaux, ont souligné globalement les **difficultés de logement dans les communes en dehors de Libourne, au regard d'un manque d'offre globale en petits logements, studios et deux-pièces.**

En particulier, selon HAJPL :

- des petits logements (studios, deux-pièces) sont recherchés à Coutras.
- des logements de type T4 (quatre pièces principales) sont recherchés sur le territoire pour répondre à des besoins de colocation.
- Actuellement, 3 logements sont recherchés sur Libourne, pour les besoins des jeunes majeurs (18-21 ans) relevant de l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE).

4. Une amélioration des solutions dédiées aux jeunes ces dernières années

L'action du PLH actuel 2019-2024, pilotée par HAJPL, a pour objectifs de :

- favoriser l'accès au logement des jeunes de 16 à 30 ans,
- favoriser l'autonomie et la socialisation des jeunes,
- engager une réflexion sur le développement de l'offre de logements spécifiques aux jeunes sur d'autres communes que Libourne, en particulier sur Coutras pour le Nord de la Cali et le secteur Izon-Vayres pour le Sud de la Cali.

L'offre de nombre de logements spécifiques a progressé entre 2019 et 2021 de 173 à 188 logements.

Les données fournies par HAJPL confirment ce volume. Il est estimé à environ 170 logements attribuables sans besoins de travaux en avril 2023.

À Libourne, la nouvelle RHVS l'Airial, gérée par l'association Le Prado et ouverte en 2022, a vocation à accueillir des jeunes en mobilité, sur des séjours à durée variable.

En 2022, un nombre significatif d'opérations à destination d'un public étudiant sont en cours de développement sur le territoire de La Cali :

- La résidence étudiante « Tour des Arts » portée par le bailleur Domofrance de 48 logements.
- La résidence sociale à destination d'un public jeune travailleur et étudiant à Libourne « 16 quai de l'Isle » portée par le bailleur social Noalis de 18 logements, prévus pour septembre 2024.
- La résidence étudiante « Cave Cop » à Vayre portée par le bailleur Gironde Habitat de 19 logements pour les jeunes, dans le cadre d'un projet intergénérationnel (jeunes et familles).

C. LE LOGEMENT DES PERSONNES HANDICAPÉES

1. L'état des besoins

Il est difficile de quantifier les besoins en la matière. Depuis le diagnostic du PLH précédent, il est certain que les besoins augmentent au regard de l'évolution démographique de la Cali.

2. Les solutions d'hébergement actuelles

L'offre de places d'hébergement en structures collectives dédiées aux personnes handicapées (source : FINESS 2022) :

- Foyer d'accueil polyvalent pour adultes handicapés, La Ballastière, Libourne, 42 places d'hébergement et d'accueil temporaire.
- Foyer occupationnel Elizabeth Yon, Libourne, 49 places d'hébergement et 6 places d'accueil de jour.
- EANM Résidence Labarthe, Coutras, 12 places d'hébergement, 1 place d'accueil temporaire
- IME Gérard Michelitz, Coutras, 20 places d'hébergements et 3 places en familles d'accueil, 71 places d'accueil de jour.
- EANM Résidence du Haut-Meixant, Saint-Denis-de-Pile, 12 places.
- Foyer d'accueil médicalisé pour adultes handicapés, Le Barail des Jais, St Denis de Pile, 46 places d'hébergement ouvertes en octobre 2017.
- Maison d'Accueil Spécialisée, Les Quatre vents, St-Denis-de-Pile, 56 places d'hébergement, 7 en accueil de jour.

D'autres structures à Libourne sont spécialisées dans l'accueil de jour sans hébergement. Les personnes handicapées concernées habitent à domicile.

3. L'accessibilité du parc de logements ordinaires

De plus, la Résidence Autonomie ADAPEI (foyer-logement) de Saint-Denis-de-Pile, 12 logements, a été réalisée en 2019 par Gironde Habitat pour l'accueil de personnes en situation de handicap.

Dans le parc privé, des dispositifs financiers existent pour inciter et permettre l'adaptation de logement au handicap : financements publics, aides des caisses de retraite, dispositif de la MDPH.

D. LES PUBLICS EN SITUATIONS D'URGENCE ET DE PRÉCARITÉ

Un Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) a été élaboré, arrêté le 16 mars 2017 et mis en œuvre sur la période 2016-2022. Par arrêté du 29 décembre 2022, le plan actuel est prorogé en 2023/2024 jusqu'à ce que soit arrêté le nouveau plan 2024-2029 en cours d'élaboration.

Pour mémoire, les publics prioritaires de l'actuel PDALHPD de la Gironde sont :

D'une part, les publics prioritaires au sens large définis par la réglementation en vigueur (L301-1 CCH) sur le plan national : les publics prioritaires concernant l'accès à l'hébergement et au logement social (L441-1 CCH), dont les publics éligibles aux différents dispositifs : contingent préfectoral, DALO, FSL, contingents du Conseil Départemental (CLA) et des collectivités.

D'autre part, les publics pour lesquels le PDALHPD de la Gironde souhaite orienter en priorité ses politiques et son cadre d'action, afin de répondre à des problématiques ciblées durant la durée du plan et ainsi faire émerger des réponses adaptées en termes d'accès à un hébergement ou un logement.

Il s'agit d'un public confronté à un cumul de difficultés. En premier lieu, en situation de mal-logement, et rencontrant des difficultés sociales et/ou économiques (revenus en dessous du seuil de pauvreté) :

- Personnes isolées
- Personnes réfugiées
- Familles monoparentales
- Personnes sortant de structures (Aide à l'enfance, centre d'hébergement, institution pénale, médicale)
- Personnes âgées en situation de mal logement nécessitant un logement adapté au grand âge (perte d'autonomie)
- Travailleurs pauvres
- Personnes vivant en squat
- Personnes issues de la communauté des gens du voyage ayant la volonté de se sédentariser
- Jeunes de moins de 25 ans en rupture familiale et/ou sociétale, sans ressources
- Femmes victimes de violences
- Personnes en situation de grande marginalité avec ou sans animaux
- Personnes en situation de grande précarité et présentant des troubles de la santé mentale.

Depuis 2015, un SIAO (Service intégré de l'accueil et de l'orientation) unique fonctionne pour l'ensemble du département de la Gironde basé à Bordeaux, géré par l'association CAIO (Centre d'Accueil d'Information et d'Orientation).

Il s'agit d'une plate-forme unique de mise en relation au niveau départemental de l'ensemble de la demande et de l'offre d'hébergement / de logement d'insertion.

Au titre de l'urgence (besoins de mises à l'abri), le SIAO gère le 115, numéro d'appel d'urgence gratuit et départementalisé destiné aux personnes sans abri ou en situation de grande précarité d'hébergement.

Au titre de l'insertion, le SIAO en Gironde a pour mission de :

- Réceptionner toutes les demandes d'hébergement d'insertion ou de logement accompagné émanant du public, via les services instructeurs (MDS, CCAS, SPIP, Hôpitaux, centres de soins, travailleurs sociaux).
- Centraliser les remises à disposition des places d'hébergement insertion ou logement accompagné : Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale, hébergement ALT, Maisons-Relais, Intermédiation Locative, Sous-location, Résidences Sociales, RHVS, FJT.
- Gérer et attribuer les demandes vers ces disponibilités : pour cela, les travailleurs sociaux du SIAO évaluent la demande et formulent une préconisation d'orientation avec le travailleur social référent de la situation.
- Dans le délai d'attente de l'attribution d'une place, l'équipe des travailleurs sociaux du SIAO s'assure de plus des réactualisations systématiques des situations.
- Organiser la coordination opérationnelle des acteurs de l'insertion.
- Mener à bien l'observation locale dans le domaine de l'insertion par le logement sur le territoire girondin.
- Collaborer avec la partie urgence du SIAO, le 115.

Le Libournais, notamment La Cali, figure comme le territoire le mieux doté et structuré en matière d'offre, tant en volume qu'en diversité.

Ce contexte est rendu possible par l'implantation d'associations historiques implantées à Libourne, très expérimentées.

Les actions de l'association Le Lien ont pour objectifs de :

- favoriser l'accès des populations aux revenus modestes à un logement adapté à leurs besoins,
- favoriser le maintien dans le logement de ces populations et réduire le nombre d'expulsions locatives sur le territoire,
- contribuer à l'insertion sociale de ces populations.

4. L'hébergement d'urgence

L'ensemble de l'offre de places est localisé à Libourne, Coutras, Vayres et Arveyres.

L'hébergement d'urgence est dédié aux personnes sans domicile ni solution personnelle d'hébergement.

État des lieux de l'offre d'hébergement de La Cali, sources FINESS 2022 et association Le Lien 2023 :

- Centre Provisoire d'Hébergement SOS Solidarité, 60 places d'accueil temporaire d'urgence dans des logements autonomes sur la commune de Libourne (dont pour 40 personnes seules et 20 familles) dédiées à des personnes réfugiées de la protection internationale, depuis 2018.
- Centre d'Accueil d'Urgence Permanent (CAUP) Le Lien, 20 places d'hébergement collectif, capacité d'hébergement de nuit de 30 familles et 12 femmes seules, pour une durée de 15 jours maximum.
- Dispositif d'Hébergement d'Urgence Pérenne (DHUP), Le Lien, 40 places en 2023 réparties dans 9 logements, pour 15 à 90 jours. Les logements se situent à Libourne, Coutras, Vayres, Arveyres. Le nombre de places ouvertes a augmenté depuis 2017 selon les besoins en Gironde. Toutes les places sont occupées. Il s'adresse à des ménages avec ou sans enfant en situation d'urgence. 46% des sont des femmes victimes de violences.
- DHUP Jeunes, Le Lien, 9 places en 2023 réparties dans 3 logements situés à Libourne, pour des jeunes âgés de 18 à 25 ans.
- Hébergement hivernal, 6 places dans 1 logement à Libourne, pour 15 jours renouvelables,

dédié à des personnes seules ou familles.

- Service d'accueil Mères-Enfant, 4 places d'hébergement réservées à des personnes en difficulté.

Un total de 139 places permanentes d'hébergement d'urgence sont comptabilisées. Le volume mobilisé est variable selon les orientations du CAIO liées aux besoins sur le moment en Gironde. La préfecture peut demander l'ouverture de places exceptionnelles, non permanentes, selon les circonstances.

5. L'hébergement d'insertion

- Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale, association Le Lien, 38 places dans 20 appartements individuels à Libourne, pour 3 mois, renouvelable jusqu'à 18 mois, destiné à des personnes seules et familles cumulant plusieurs problématiques (santé, emploi, budget, accès au logement, gestion quotidienne...).
- Des logements temporaires ALT (Allocation Logement Temporaire) : 22 logements individuels situés à Libourne (17), Coutras (2 logements communaux), Génissac (1), Izon (1), et Vayres (1), contrat mensuel renouvelable 6 mois, visant des ménages ayant des ressources financières.
- Lits Halte Soins Santé : il s'agit d'hébergement dans un but de stabilisation, pour des personnes sans domicile ou au logement inadapté, nécessitant une prise en charge médicale. L'offre gérée par Le Lien est 4 logements individuels à Libourne.

Selon ce décompte, la Cali compte donc **globalement 181 places d'hébergement et d'insertion, hors offre ALT.**

L'offre d'hébergement d'urgence et d'insertion existante répond aux obligations réglementaires fixées par l'article L.312-5-3 du Code de l'Action Sociale et des Familles, imposant une capacité minimale de lits d'hébergement d'urgence en fonction de la taille de l'EPCI : "La capacité à atteindre est au minimum d'une place d'hébergement par tranche de 2 000 habitants pour les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est supérieure à 50 000 habitants ainsi que pour les communes dont la population est au moins égale à 3 500 habitants et qui sont comprises, au sens du recensement général de la population, dans une agglomération de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants. Cette capacité est portée à une place par tranche de 1 000 habitants dans les communes visées à la phrase précédente et comprises, au sens du recensement général de la population, dans une agglomération de plus de 100 000 habitants.

L'article IV précise que sont exonérées de tout prélèvement au titre des places manquantes les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat lorsque la somme des places d'hébergement situées sur le territoire de l'établissement public est égale ou supérieure à la somme des capacités à atteindre de ces communes.

La capacité à atteindre pour La Cali (EPCI, agglomération de 92 757 habitants légalement au 1er janvier 2020) est de 25 places au minimum dans ses cinq communes de 3 500 habitants et plus. **Cette obligation est donc très largement dépassée sur La Cali.**

Le bilan récent des missions d'accueil, d'information, et d'orientation montre un nombre important de personnes accueillies sans hébergement pour écoute et orientation en 2019 dans les structures d'accueil (17 788 personnes), puis une baisse significative en 2020 (6 083 personnes) et en 2021 (4 553 personnes, dont 3 783 uniquement à Libourne). La cause de cette évolution est liée au contexte de la crise du Covid 19, les structures d'accueil n'ayant pas assuré d'accueil physique durant plusieurs mois.

Le nombre de personnes hébergées dans les structures d'hébergement - tous types de dispositifs - a connu un pic en 2020 (911 personnes). Le niveau de 2021 (787 personnes) est proche de celui de 2019. Le nombre de logements directement gérés par les associations a légèrement progressé de 2019 à 2021 (+ 9 logements, total de 115 logements).

En revanche, le nombre de logements en intermédiation locative a régressé (38 logements en 2023, 41 logements 2021, 49 en 2019), dans un marché immobilier de plus en plus tendu sur la période considérée.

L'Association Le Lien

Acteur historique principal basé à Libourne, elle a pour mission d'accueillir, héberger et accompagner des personnes en situation de vulnérabilité, au regard de l'hébergement ou du logement. Elle travaille pour cela en partenariat pour l'hébergement d'urgence avec les bailleurs sociaux Mésolia et Gironde Habitat (7 logements) et des propriétaires privés (6 logements). Il en est de même pour le logement d'insertion (8 logements publics, 32 privés).

6. Le logement adapté

Le logement adapté permet l'accès à un logement servant de transition, étape avant le logement classique de droit commun. La notion de logement adapté recouvre les foyers, maisons-relais, des logements ALT en sous-location, les résidences sociales, l'intermédiation locative.

L'offre de structures de logements adaptés s'est développée et se diversifie, en relation avec les besoins constatés sur le territoire de La Cali :

- 87 logements ont été livrés en 2022 à la Résidence Hôtelière à Vocation Sociale (RHVS) "L'Aïrial des Vignes" de Libourne. La capacité est de 102 places, gérés par l'association Le Prado. Celle-ci vise à répondre à la demande locale des travailleurs saisonniers, des intérimaires ou travailleurs en situation de pauvreté, des ménages en situation de fragilité ponctuelle inscrits dans un parcours résidentiel précaire, en accueil temporaire sur des séjours courts, fractionnés ou plus longs.
- **L'intermédiation locative**

38 logements sont gérés par les associations Le Lien et Groupe SOS Solidarités, pour des personnes seules et des familles. Les logements sont gérés à Libourne (34), Coutras (4), St-Denis-de-Pile (1), Saint-Seurin-sur-L'Isle (1) et Saint-Ciers-d'Abzac (1). Parmi eux, 5 sont réservés spécifiquement à des réfugiés ukrainiens.

7. L'Auto-réhabilitation accompagnée

Un service est proposé à des ménages en situation en précarité énergétique et sociale dans leur logement de droit commun par :

- L'association Le Lien : 15 chantiers par an à l'échelle du Grand Libournais (dont La Cali, laquelle finance cette action).
- Le Service Local d'Intervention pour la Maîtrise de l'Énergie (SLIME) : ateliers pédagogiques, chantiers sur le Grand Libournais.

Au-delà du cadre réglementaire, le territoire de la Cali a développé une offre d'hébergement complète et diversifiée en direction des publics défavorisés avec un total d'**au moins 343 places de tous types**. Cette offre est localisée sur l'ensemble du territoire de La Cali, Libourne concentrant la majorité des places.

Conformément au PDALPD, la politique menée sur le territoire de La Cali a permis une diversification de l'offre dont la nature varie pour répondre à la variation des situations (degrés divers d'urgence, personnes seules, familles, réfugiés, saisonniers...), en développant des dispositifs de petite taille.

Les acteurs sociaux interrogés soulignent le besoin de pérenniser cette politique soutenue par La Cali.

Si le territoire est bien équipé en termes d'hébergement, les besoins identifiés à ce jour sont :

- Le besoin d'une structure de type maison-relais, pour stabiliser des personnes en grande précarité dans un logement de longue durée, pour qui leur situation rend complexe l'accès à un logement ordinaire.
- Un manque de logements d'insertion en intermédiation locative (IML), pour favoriser l'insertion ou la réinsertion de personnes ayant un travail. Le manque est complexe à résoudre dans un contexte de forte tension du marché locatif sur La Cali notamment sur les petits logements (T1 au T3).
- Pour les ménages prioritaires, le besoin de petits logements ordinaires de types T1 ou T2 sur l'ensemble du territoire, ainsi que des logements de type T3 ou T4 pour des familles. Pour le contingent prioritaire, le délai d'attente est environ de 18 mois en moyenne actuellement. Ce délai traduit l'insuffisance de fluidité dans le parcours à un logement classique. Les communes à forte tension comme Izon, Vayres, Arveyres sont particulièrement demandées.

E. LE LOGEMENT DES TRAVAILLEURS SAISONNIERS

La dernière étude régionale de l'Insee sur l'emploi saisonnier parue en juillet 2022 (données Insee 2017) dénombre 206 000 postes saisonniers.

Le travail saisonnier est une composante forte de de l'économie du territoire de La Cali : 6 100 postes environ, 10,4 % de l'emploi salarié total de la zone, dans l'agriculture principalement (pourvoyeuse de plus de 45 % des postes), mais aussi le tourisme, le commerce.

Il est distingué :

- Les jeunes saisonniers (16-25 ans), 45 % au niveau régional, recrutés sur des postes peu qualifiés. Dans le Libournais, ce sont des locaux travaillant l'été ou bien de la main d'œuvre immigrée issue d'Espagne ou du Maroc.
- Les saisonniers plus âgés, plus qualifiés et spécialisés sont bien présents sur le territoire de la Cali (moyenne d'âge 34 ans, avec la particularité d'un public âgé de plus de 50 ans) attirés par une offre de travail dans la viticulture notamment. Les acteurs professionnels s'accordent à dire que beaucoup vivent en précarité (camping, caravane, logement dans le parc privé...) sur le territoire.

Au regard de l'offre de travail et de leur faibles revenus (rémunération moyenne en zone d'emploi à dominante agricole comme celle de Libourne : 530 € par mois), leur logement est une problématique déjà identifiée en 2017, et toujours d'actualité.

Première résidence hôtelière à vocation sociale (RHVS) dédiée aux travailleurs saisonniers de l'agriculture et du tourisme, la Maison des saisonniers ("l'Airial des vignes") à Libourne, est sur ce territoire une première réponse de structure collective au besoin de logement et d'hébergement de qualité et abordable. Elle comprend 87 studios (capacité maximale : 146 places) avec des prestations de services. Ce projet est cofinancé par l'État, les collectivités locales (dont La Cali et le Département) et Action Logement.

La Région Nouvelle-Aquitaine a relancé en mars 2023 un plan d'action régional pour l'hébergement des saisonniers. Il prévoit 4 axes :

- améliorer la connaissance des besoins et des expériences passées ou en cours (diagnostic en 2023) ;
- promouvoir auprès des publics lycéens ou universitaires les postes saisonniers disponibles dans leur environnement géographique de proximité, en lien ou non avec leur formation (cette mise en relation de proximité serait un élément de réponse au manque de logement en évitant de créer un nouveau besoin) ;

- utiliser les internats des lycées, à gérer par un opérateur, dans les secteurs géographiques en tension (analyse en cours) ;
- accompagner le développement d'une offre nouvelle via un appel à projet dédié à l'hébergement des saisonniers touristiques et agricoles.

F. LES GENS DU VOYAGE : UN ENJEU IDENTIFIÉ DE SÉDENTARISATION

Les réponses aux besoins de parcours résidentiel des gens du voyage sont traitées dans :

- le Schéma Départemental d'Accueil et de l'Habitat des Gens du Voyage (SDAHGV) en cours pour la période 2019-2024, à portée prescriptive pour les aires d'accueil et de grand passage ;
- le Plan Départemental d'Actions pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD) de la Gironde en vigueur, complémentaire, traitant le sujet sous l'angle du logement adapté et de l'accompagnement social.

En lien avec ces politiques départementales, la Cali s'est fixée dans le PLH 2019-2024 une feuille de route opérationnelle pour remplir les obligations du SDAHGV, proposer des projets d'habitat dans un concept de parcours résidentiel, améliorer l'inclusion des gens du voyage dans les communes.

8. Etat des lieux des conditions d'accueil

Il existe sur le territoire de La Cali :

- 1 aire d'accueil de 16 places à St-Denis-de-Pile,
- 1 aire d'accueil de 50 places à Libourne, adaptée PMR,
- 1 aire d'accueil de 16 places et 8 emplacements de terrains familiaux locatifs à Coutras,
- 1 aire de grand passage de 200 places aux Billaux (2021, cf. ci-dessous).

Pour recenser les familles installées et identifier leurs besoins, l'ADAV 33 a réalisé en 2022 un diagnostic à Libourne dans le cadre de la MOUS "sédentarisation" de l'État.

Le volet d'identification et de création d'une ou deux aires de grand passage du PLH actuel a été réalisé. Pressentie initialement à Vayres, une aire de grand passage a été réalisée aux Billaux et ouverte en juin 2021. En 2019, le site des Billaux a été identifié et une convention d'occupation signée entre ASF et La Cali. Les travaux ont démarré fin 2019 et se sont achevés en 2021.

Comme prévu dans l'action du PLH, la Cali avait participé en 2018 à l'élaboration du Schéma Directeur d'Accueil des Gens du Voyage 2019-2024 (diagnostic et stratégie). Le projet d'aire d'accueil à Vayres (obligation de l'ancien SDAGV 2011/2018) a été transformé en 2019 en un objectif plus adapté aux besoins de 20 terrains familiaux locatifs publics, inscrits dans le SDAHGV 2019-2024.

Après la crise du Covid19, la recherche de foncier a démarré en 2020 et s'est poursuivie en 2021/2022, complétée par une étude pré-opérationnelle.

Pour le développement de l'offre d'habitat adapté, notamment de terrains familiaux (location, sous-location, acquisition), la Cali a prolongé ses conventions avec l'association Le Lien (2019 à 2022) et l'ADAV 33 (2019, 2022). Dans le cadre du projet social, le nombre de familles accompagnées est stable de 2019 à 2022.

9. Besoins d'accueil et de logements

Des enjeux de sédentarisation et d'accueil temporaire des Gens du Voyage sont identifiés par les municipalités dans plusieurs communes du territoire, notamment Les Eglisottes-et-Chalaires (20 % des résidences principales selon la municipalité), Saint-Ciers-d'Abzac, Sablons, Saint-Denis-de-Pile, Les Peintures et Les Billaux.

L'Etat rappelle dans son Porter à connaissance que la commune concernée par la prescription du

SDAHGV pour la réalisation de terrains familiaux (actuellement Vayres) peut être modifiée après avis de la Commission Départementale des gens du voyage. La Cali a actuellement un délai de réalisation des prescriptions du SDAHGV jusqu'au 1er octobre 2023.

Les aires d'accueil les plus anciennes avaient été ouvertes pour régler des problèmes de stationnement illicite. Les aires de Libourne et Saint-Denis-de-Pile sont fortement sédentarisées. Une demande de sédentarisation s'exprime sur l'aire des Billaux, dont ce n'est pas l'objet.

Plusieurs communes citées plus haut sont confrontées à un processus de sédentarisation illicite sur des terrains qui ne s'y prête pas (exemple : terrain agricole non constructible), après une étape de stationnement illicite. La demande émane par exemple de jeunes ménages cherchant à rester auprès de leur famille déjà installée ou bien à les rejoindre.

La sédentarisation licite se heurte à la difficulté de trouver des terrains constructibles sans contraintes (vignobles, risques inondation...) et adaptés au mode de vie des gens du voyage. Le marché immobilier actuel rend ce type de terrain rare et très recherché.

Le projet de terrains familiaux de la Cali vise actuellement 10 emplacements répartis sur 4 à 5 terrains afin de segmenter le nombre d'emplacements et de faciliter les opérations. Une réflexion est en cours pour la réalisation de 2 à 3 terrains familiaux et quelques logements PLAI à Libourne. Un terrain est identifié à Vayres. D'autres possibilités sont étudiées dans le reste du territoire, aussi bien au nord qu'au sud.

G. SYNTHÈSE - ENJEUX SUR L'HÉBERGEMENT ET LE LOGEMENT DES PUBLICS SPÉCIFIQUES

À retenir :

- Un bon niveau d'offre en hébergement d'urgence et d'insertion.
- Une offre de logement adaptée qui s'est diversifiée avec l'ouverture de la RHVS de Libourne.
- Il manque en complément de l'offre un maison-relais sur le territoire.
- Une insuffisance de fluidité en fin de parcours d'insertion (logements en intermédiation locative, logements ordinaires), se traduisant par plusieurs mois de délais d'attente et une diminution de l'offre en IML.
- Une économie locale engendrant des besoins notables en travailleurs saisonniers, intérimaires.

Enjeux :

- Poursuivre le développement et la diversification de l'offre de logements adaptés (maison-relais...).
- Le développement de l'intermédiation locative.
- Capturer des logements ordinaires dans le parc public et dans le parc privé.
- Pérenniser les partenariats existants avec les acteurs sociaux du logement.
- Le développement de l'offre de logement pour les travailleurs saisonniers.

4. ANALYSE DU MARCHÉ DE L'IMMOBILIER

A. EVOLUTION DU MARCHÉ PAR TYPE DE BIEN

Il convient de rappeler au préalable le contexte national observé depuis 2018. Sur le marché des transactions immobilières, des taux d'intérêt faibles ont fortement accru la solvabilité des acquéreurs. Le marché immobilier français a battu des records de volumes de transactions en dehors de l'année 2020 (crise du Covid19). A titre d'exemple, sur l'année 2019, la progression des transactions était de 7 % par an avec 1 075 000 transactions en janvier 2020, puis 1 200 000 en août 2021 après 15 mois de hausse. Le marché observe un ralentissement lié à un contexte économique plus incertain depuis 2022 mais reste exceptionnellement haut (source : notaires.fr).

Les mêmes tendances se sont observées à l'échelle de la Gironde et dans le Libournais, liées à l'effet de la LGV desservant Bordeaux et Libourne depuis 2017 et aux effets de la crise Covid (développement du télétravail). Les professionnels de l'immobilier citent comme facteur explicatif l'arrivée d'une clientèle bordelaise avec plus de moyens financiers qu'avant 2018. Les prix de vente ont augmenté de 15 % à 20 % entre janvier 2020 et le 1er semestre 2022 selon les agents immobiliers questionnés.

Sur le marché privé, les ventes sur la période 2015-2020 représentaient en moyenne 4,3 fois le volume de la construction neuve privée.

Le marché privé : activité moyenne par an sur la période 2015-2020

Reventes	Maisons	1 308	1 654 logements /an
	Appartements	347	
Production neuve	Maisons	289	379 logements / an
	Appartements	90	

Les deux marchés, le neuf et l'ancien, se complètent : de nombreux acquéreurs étudient les deux options.

Comparaison avec le parc social : production neuve par an sur la même période

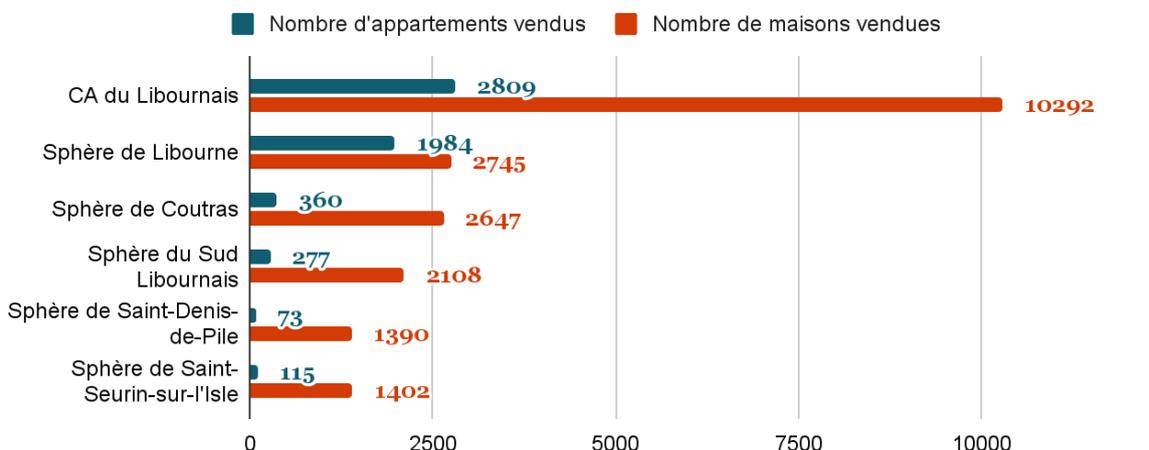
Production neuve	Maisons	29	48 logements /an
	Appartements	19	

Source : DVF -Sitadel 2 (logements commencés - mai 2022) - RPLS 2021

Le marché privé de l'immobilier porte principalement sur les maisons individuelles. La maison individuelle représente 74 % de la construction neuve privée et 79 % du marché de la revente.

Nombre de logements vendus entre 2014 et 2021

Source : DVF2021 | Traitement : Urbanis



Des prix de plus en plus élevés

Sur la période 2018-2021, les prix médians s'établissaient ainsi :

- 1 949 €/m² et 207 000 € en moyenne pour les maisons individuelles
- 2 900 €/m² et 162 000 € en moyenne pour les logements collectifs.

La croissance démographique a soutenu le marché de la résidence principale. Pour les professionnels, la résidence secondaire est un marché complémentaire sur les communes rurales.

Les prix de maisons sur La Cali ont globalement suivi les tendances suivantes :

- augmentation régulière depuis 2014
- forte augmentation entre 2017 et 2018
- baisse entre 2018 et 2019
- augmentation depuis 2019, forte progression en 2021.

Les prix de appartements sur La Cali ont globalement suivi les tendances suivantes :

- augmentation régulière depuis 2015
- forte augmentation entre 2017 et 2018
- baisse entre 2018 et 2020
- forte progression en 2021.

Les prix des appartements ont été multipliés par 1,8 entre 2015 et 2021, ceux des maisons par 1,4.

La capacité des jeunes ménages à l'achat apparaît limitée dans ce contexte

Par exemple, une maison moyenne dans la sphère de Libourne coûte 240 000 €. La répartition par déciles des revenus des ménages de 3 personnes dont la personne de référence a entre 40 et 49 ans indique que seulement 20 % de ces ménages sont en capacité financière d'acheter cette maison.

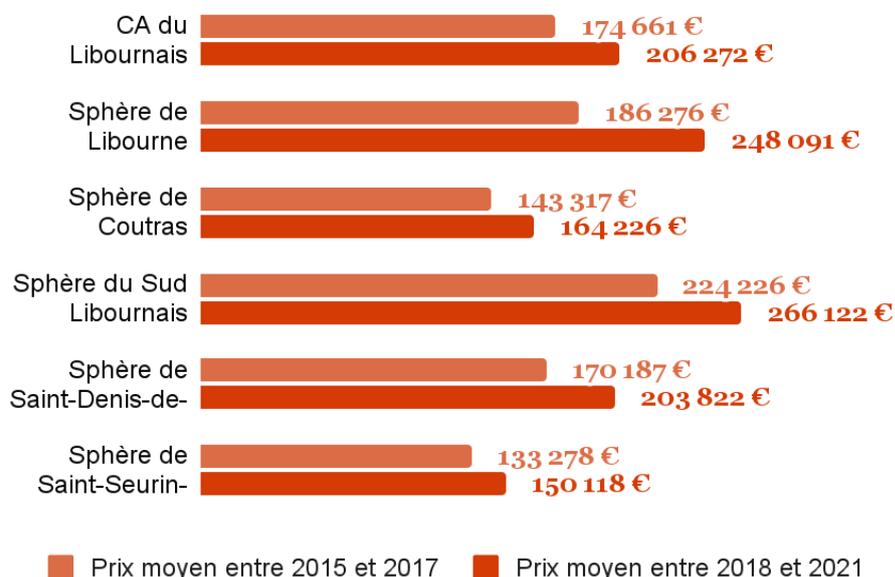
Le marché principal des maisons individuelles

L'augmentation des prix de vente liée à une hausse de la demande s'observe dans tous les secteurs territoriaux. Au niveau de La Cali, l'augmentation des prix médians de ventes de maisons se chiffre à +5,7 % entre la période triennale 2015-2017 et la période 2018-2021.

Cependant, des écarts de niveaux de prix sont constatés. Ils résultent à la fois de l'attractivité des territoires, de la pression de la demande, et de la nature des biens offerts.

Le marché des maisons entre 2015 et 2020

Source : DVF 2021 | Traitement : Urbanis



La sphère du Sud Libournais affiche les prix de vente de maisons les plus élevés avec une évolution de +5,9 %, suivie de la sphère de Libourne.

L'augmentation des prix entre les périodes triennales 2015-2017 et 2018-2021 a été la plus forte dans la sphère de Libourne : +10 %. Celle du Sud Libournais a été de +5,9 %.

Les professionnels locaux interrogés ont précisé avoir observé une forte augmentation des prix sur la commune de Libourne depuis la crise Covid (+15 à 20 % en deux ans). Les prix au mètre carré sont cependant très variables selon les petites et grandes maisons. Les prix varient entre 2 500 € et 4 000 € le m² avec une moyenne d'environ 3 000 €. Les acquéreurs sont nombreux et les biens à vendre sont rares : la demande est nettement supérieure à l'offre. Un facteur explicatif cité, en plus de la desserte par la LGV, est l'effet de la crise Covid. Des acquéreurs venant de Bordeaux et de l'extérieur de la Gironde recherchent la tranquillité et de bonnes conditions de télétravail, à des prix accessibles.

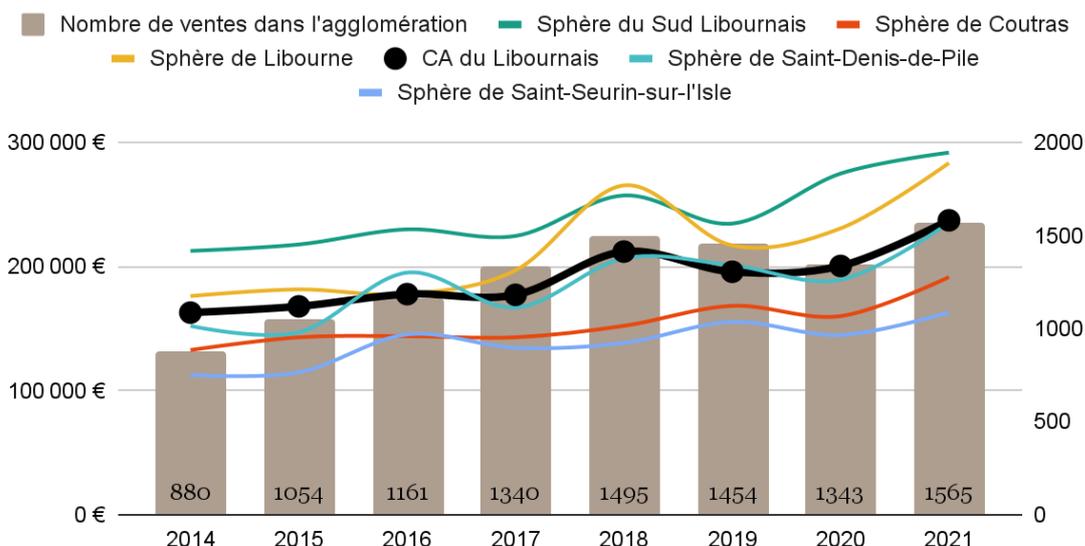
Les biens les plus recherchés à Libourne et dans les communes voisines se situent entre 250 000 € et 300 000 € en 2022. Ce sont les maisons de type T4 (3 chambres) avec un jardin, proches des services. Les travaux récents de requalification du centre-ville de Libourne sont mentionnés comme un facteur d'attractivité.

En dehors de Libourne, la logique des prix est essentiellement géographique. Plus la commune est proche de Bordeaux, plus les prix sont élevés. Cela explique les niveaux de prix constatés dans le Sud Libournais

Les sphères de Saint-Seurin-sur-l'Isle et de Coutras affichent les prix de ventes les plus faibles, avec une évolution à la hausse notable mais plus modérée (+4 % et +4,6 %) comparativement à l'ensemble de La Cali. Des professionnels décrivent une dynamique d'achats à Coutras depuis le Covid, notamment pour des primo-accédants travaillant à Libourne ou Bordeaux. Les facteurs d'attractivité sont les niveaux de prix d'achat relativement accessibles pour une première acquisition et une qualité de vie (présence de services, sans les inconvénients des grands centres urbains). Un public d'acquéreurs retraités originaires de Gironde est aussi cité (environ 15 à 20 % des transactions par des plus de 60 ans).

Evolution du prix au m² des maisons

Source : DVF 2014-2021 | Traitement : Urbanis



La sphère de Saint-Denis-de-Pile affiche un niveau de prix médian, en augmentation forte de +6,2 % entre la période 2015-2017 et la période 2018-2020. Les professionnels confirment cette tendance en 2021-2022 avec des ventes à 250 000 € pour des maisons récentes.

Le marché secondaire des appartements

Les prix de vente médians des appartements sont de l'ordre de 2 902 € le mètre carré en moyenne sur la période 2018-2021.

Les prix ont augmenté au niveau du territoire de la Cali selon les données DVF de 2018 à 2021, en comparaison de la période antérieure 2015-2017.

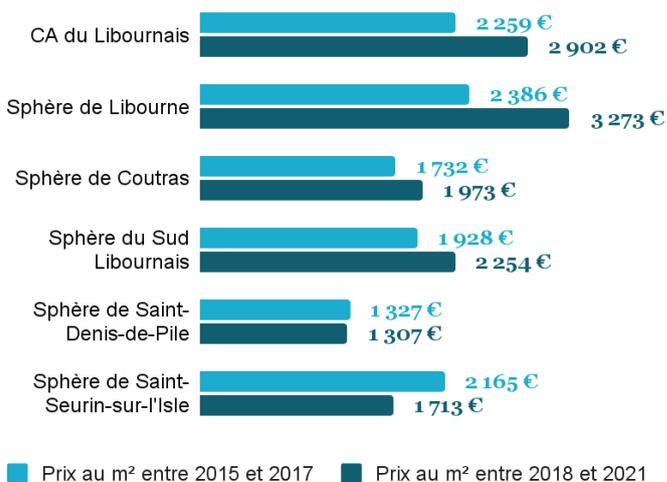
Comme pour les maisons, les prix ont augmenté dans les secteurs de Libourne, du Sud Libournais et de Coutras. Ce sont les secteurs où les volumes sont les plus significatifs, le marché des appartements étant concentré dans les communes urbaines.

Une relative stabilité des prix est observée sur le secteur de Saint-Denis-de-Pile et une diminution sur Saint-Seurin-sur-l'Isle. Toutefois, le faible nombre de transactions (entre 10 et 30 appartements vendus par an dans ces secteurs) peut représenter un biais dans les niveaux et évolutions de prix constatés.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Le marché des appartements entre 2015 et 2021

Source : DVF 2020 | Traitement : Urbanis

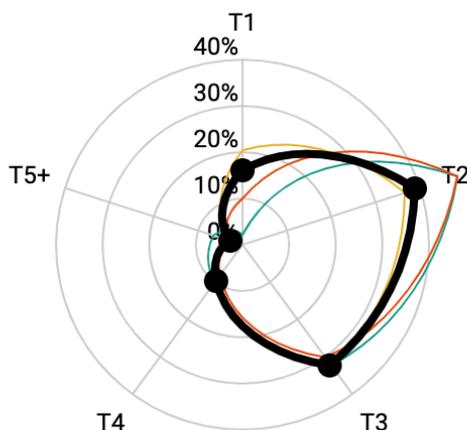
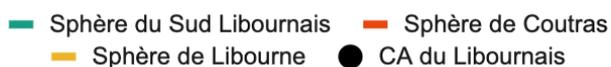


Les ventes d'appartements concernent principalement des logements de type T2 et T3 situés dans les centres urbains.

Les variations de prix s'expliquent par l'état du bâti, la période de rénovation, la présence ou pas d'espaces extérieurs, la présence ou pas de stationnement.

Répartition des ventes d'appartements entre 2018 et 2020 par typologie

Source : DVF 2014-2021 | Traitement : Urbanis



Le marché locatif privé

Le marché locatif décrit par les professionnels est dynamique dans l'ancien, en raison du faible niveau des prix de vente de biens à rénover dans les pôles urbains.

Les investisseurs, surtout des particuliers, privilégient :

- des petites opérations de logements individuels neufs, en fonction du foncier disponible
- ou un investissement locatif dans l'ancien dans des petits immeubles de 2 à 4 logements ou des logements isolés, avec un besoin de travaux pour les louer.

Les locations de maisons et d'appartements en bon état (récents ou rénovés) en 2022 partent vite globalement sur le Libournais. Les loyers se situent principalement entre 10 € (en dehors de Libourne et de Coutras, et du Sud Libournais) et 14 € (Libourne) le mètre carré. Il s'agit de loyers médians : il peut y avoir des variations plus importantes. A Coutras, les loyers sont autour de 12 € le mètre carré. Les loyers ont augmenté de 15 % à 20 % depuis 5 ans. Les facteurs d'explication sont principalement l'arrivée de la LGV, un marché de plus en plus inabordable à sur l'agglomération de Bordeaux pour les ménages, et l'effet de la crise Covid avec une recherche de maisons avec jardin.

Des professionnels indiquent un frein au marché dans l'ancien : de faibles taux de rentabilité locative à l'achat de maisons à rénover, compte tenu des augmentations des prix de ventes d'achat des biens et celles des coûts de travaux. Les acquéreurs pour du locatif ont intérêt à faire les travaux eux-mêmes. Ces informations confirment la nécessité de soutenir une politique d'aides à la rénovation du parc privé et à l'incitation de loyers maîtrisés, en adéquation avec le niveau de revenus des ménages.

Le marché du foncier (vente de terrains)

En 2 ans, d'avril 2020 à mars 2022, on compte 240 ventes de terrains à bâtir, soit 6 fois moins que les ventes de maisons. La tendance à l'augmentation des prix est observée également par les professionnels de l'immobilier. Le faible nombre de transactions montre des prix très hétérogènes jusqu'à 250 € le mètre carré à Libourne et Saint-Quentin-de-Baron, et les communes proches de Bordeaux. Des transactions rares ont pu avoir lieu jusqu'à 350 € en 2022.

Les prix les plus accessibles sont dans les communes rurales au nord autour de 50 € le mètre carré (Les Peintures par exemple). Des prix autour de 100 € sont observés dans les communes rurales du Sud Libournais.

	CALI		Gironde	
	Avril 2020 à mars 2022	Janvier à mars 2022	Avril 2020 à mars 2022	Janvier à mars 2022
	2 ans	1 trimestre	2 ans	1 trimestre
Maisons	1 770 €	2 040 €	2 960 €	3 100 €
<i>nombre de ventes</i>	1 479	209	22 442	3 195
Appartements	1 930 €	2 090 €	3 780 €	3 830 €
<i>nombre de ventes</i>	319	48	12 974	2 086
Terrains	50 €	60 €	150 €	160 €
<i>nombre de ventes</i>	240	40	3 512	596

Source : notaires (<https://immobilier.statistiques.notaires.fr>)

B. SYNTHÈSE - ENJEUX LIÉS AU MARCHÉ DE L'IMMOBILIER

À retenir :

- Des prix à la hausse sur l'ensemble des segments du marché.
- L'effet de proximité de Bordeaux, sensible depuis les années 1960, continue d'avoir un effet majeur sur le marché.
- Un marché dominé par la vente des maisons existantes dont le stock constitue les $\frac{3}{4}$ du parc de logements.
- Les ventes d'appartements et les locations se concentrent sur les centres urbains.

Enjeux :

- Développer une offre locative accessible.
- Réorienter la production de logements vers des typologies adaptées à l'évolution par âge de la population.

F. MOBILITES ET DEPLACEMENTS

1. CONTEXTE

A. LA POLITIQUE DE DÉPLACEMENT DE LA CALI

La politique de déplacement de La Cali s'est concentrée ces dernières années sur la définition et la mise en œuvre d'un réseau de transport public à l'échelle de son territoire, avec une « montée » en puissance progressive des services proposés et la recherche d'un réseau pouvant mieux répondre aux besoins. Ce travail a permis d'aboutir à la validation d'un nouveau **Schéma Directeur des Transports Collectifs, SDTC, approuvé le 29/03/2018**. En lien avec le SDTC, La Cali a assuré la mise en accessibilité des points des arrêts de son réseau de transport public, a contribué à la réflexion portant sur le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Libourne notamment. Plus récemment La Cali a commencé à définir les **services complémentaires à mettre en place** pour satisfaire d'autres types de déplacements, dont les déplacements de proximité avec l'accompagnement des mobilités douces : en 2022 la mise en place d'une aide à l'achat de vélo à assistance électrique, et la mise en place d'un service de location de Vélo en Libre-Service (VLS) et Vélo location Longue Durée (LDD) sur le territoire à l'été 2023, en sont deux exemples. Son action s'étend également en accompagnement des établissements employeurs pour la prise en main du sujet de la mobilité au travail.

Si la structuration de la mobilité reste intimement liée à la dynamique du territoire, aux influences exercées par les territoires externes, elle est canalisée par les espaces qui lui sont alloués grâce aux infrastructures. A ce titre, La Cali n'est pas seule maître des corridors de mobilité qui parcourent le territoire et le relient aux territoires voisins et permettent les connexions entre polarités en interne. Plusieurs acteurs majeurs contribuent aux infrastructures et aux offres de déplacements en présence sur le territoire de La Cali dont la Région en premier lieu, mais aussi les communes, le département, etc. La Cali contribue aux réflexions portées par ces collectivités et doit renforcer son rôle d'AOM⁴ pour assurer les complémentarités sur son ressort territorial.

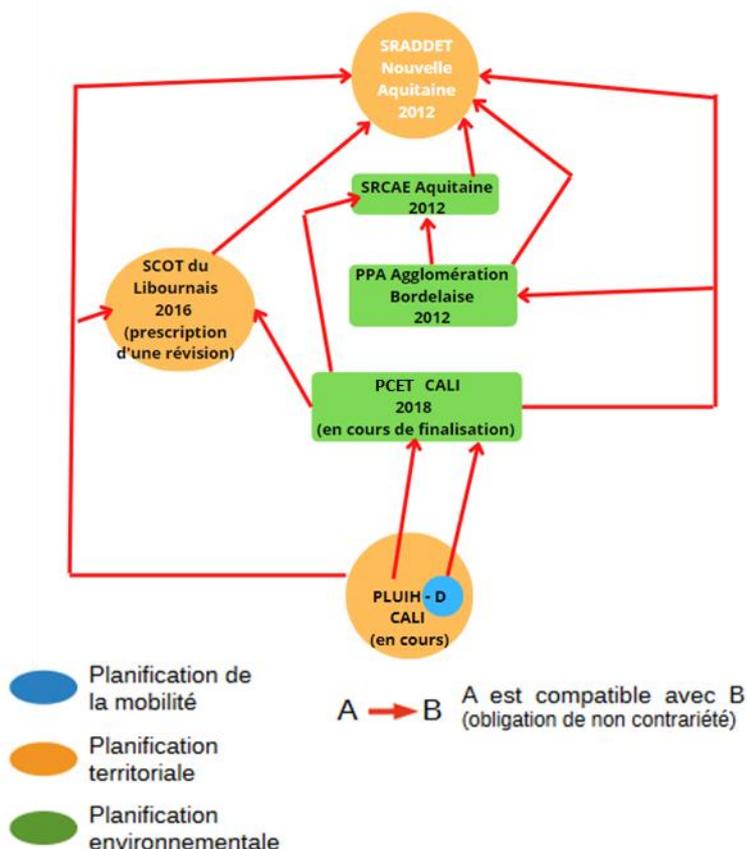
La Cali n'a pas encore porté de réflexion globale sur les déplacements à l'échelle de son territoire, permettant de préciser la feuille de route sur les déplacements à un horizon de 10 ans. La réalisation du PLUi, et sa traduction en souhaits de développement à l'échelle communautaire, constitue donc une opportunité évidente pour inclure **un volet « D » pour Déplacements** et un volet « H » pour Habitat. Ce volet D marque la volonté politique d'une **prise de compétence mobilité plus affirmée** avec comme objectif la définition des nouvelles évolutions de la mobilité.

B. GOUVERNANCE ET RÉGLEMENTATION : L'ARTICULATION ENTRE LES DIFFÉRENTS DOCUMENTS PROGRAMMATIQUES QUI SONT ACTIFS SUR LE TERRITOIRE DE LA CALI

Si le territoire est vierge d'un document programmatique sur la mobilité œuvrant à l'échelle communautaire, il n'en reste pas moins que plusieurs documents de référence proposent des actions de gestion des mobilités.

⁴ AOM : l'Autorité Organisatrice de Mobilité est une personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial. Sur le ressort territorial de La Cali, la compétence mobilité est donc portée par La Cali.

Ainsi le volet Déplacement du PLUI-HD devra être compatible avec les objectifs et orientations énoncées dans les documents cadre que sont le PCAET, Plan Climat Air Energie Territorial ⁵, actuellement en cours de finalisation pour sa révision (le précédent PCET avait été approuvé en juin 2018) et le SCOT, dont l'évaluation vient d'être finalisée et la révision engagée.



Le PCAET de La Cali, dont la révision permet de formuler de grands constats, montre le poids de la mobilité dans les émissions de polluants atmosphériques :

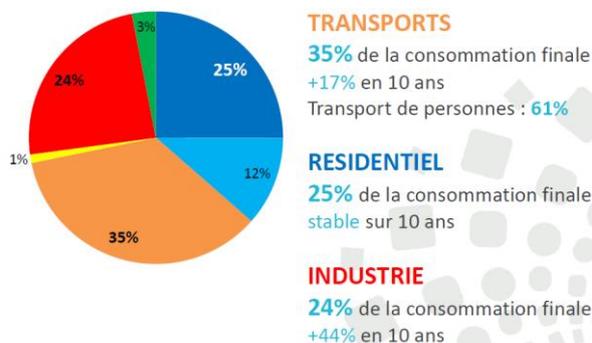
En effet, les chiffres clés montrent le poids prépondérant de la mobilité sur le territoire de la Cali (plus d'un tiers de la consommation d'énergie est liée au transport dont 2/3 pour la mobilité des personnes) : cela représente près de 39% des émissions de gaz à Effet de Serre (GES) du territoire.

Un poids majoritaire du transport de personnes qui amène à formuler de grandes classes d'enjeux, exprimées dans le cadre d'un atelier de travail. Les thématiques de préoccupation portent sur :

- Hausse des prix des carburants (précarité énergétique)

Chiffres clés du diagnostic énergie - climat
 CONSOMMATION D'ÉNERGIE EN 2019 PAR SECTEURS

2 610 GWh consommés



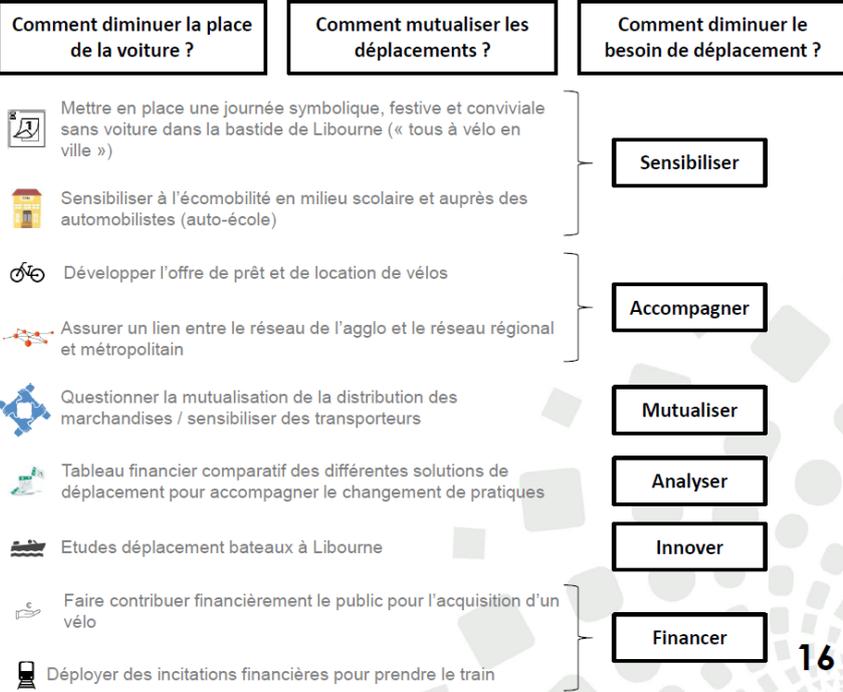
⁵ PCAET : anciennement PCET, est un outil de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet aux collectivités d'aborder l'ensemble de la problématique air-énergie-climat sur leur territoire

- Instauration de ZFE (Zone à Faibles Emissions)
- Abandon des carburations fossiles
- Logistique urbaine

Des orientations sont formulées pour répondre aux enjeux. Le PLUiHD devra intégrer ces objectifs et les décliner en programme d'actions.

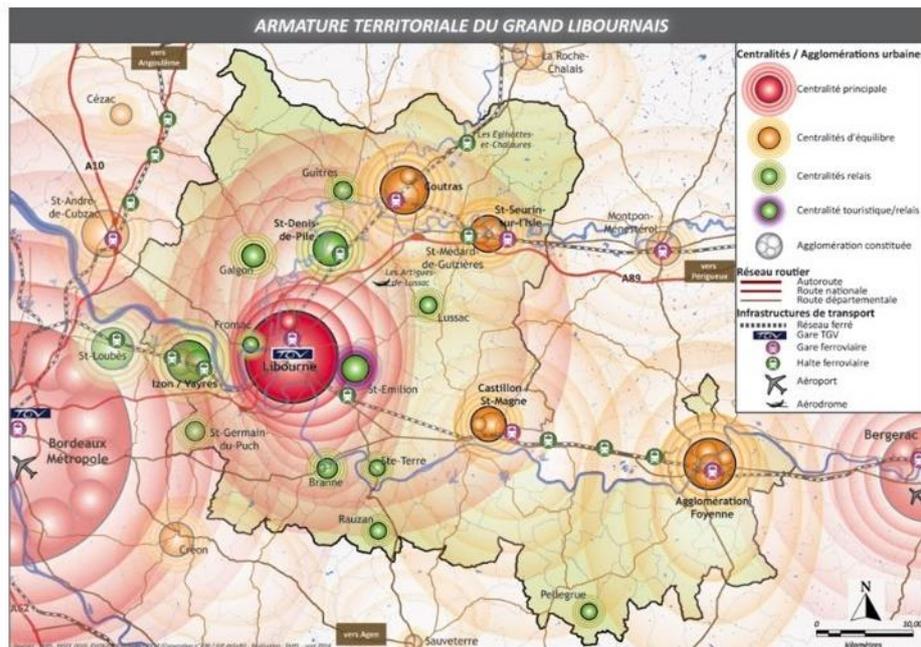
Enjeux en matière de transports et mobilités

Synthèse de l'atelier du 10/12/18

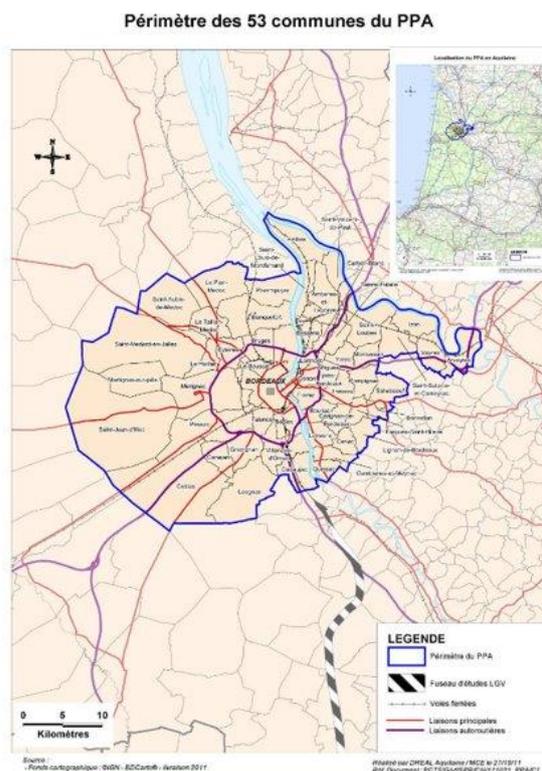


Le SCoT, Schéma de Cohérence Territoriale, à l'échelle du Grand Libournais, définit l'armature territoriale via l'identification des centralités et des corridors majeurs de desserte du territoire.

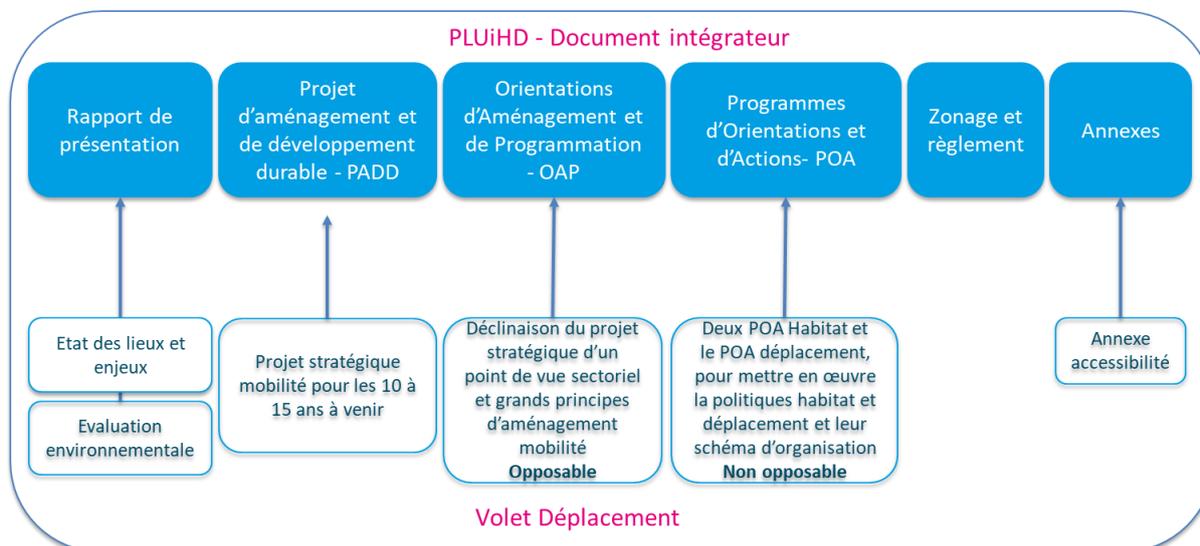
En matière de mobilité, l'évaluation du Schéma de Cohérence Territoriale SCoT (2022) rappelle que le Pays du Grand Libournais souhaite développer des modes de déplacements doux notamment pour des déplacements de courtes et moyennes distances ainsi que sur le domaine touristique. Plus généralement, le territoire a voulu identifier et lutter contre les différentes sources d'émissions de gaz à effet de serre afin de construire un territoire sobre énergétiquement.



Mais aussi deux documents majeurs datant de 2012 qui définissent à l'échelle régionale les orientations en matière de qualité de l'air, constituant des références malgré leur ancienneté. **Le SRCAE, Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (2012)** ⁶ et le **PPA, Plan de Protection d'Atmosphère de l'agglomération bordelaise** ⁷ (2012).



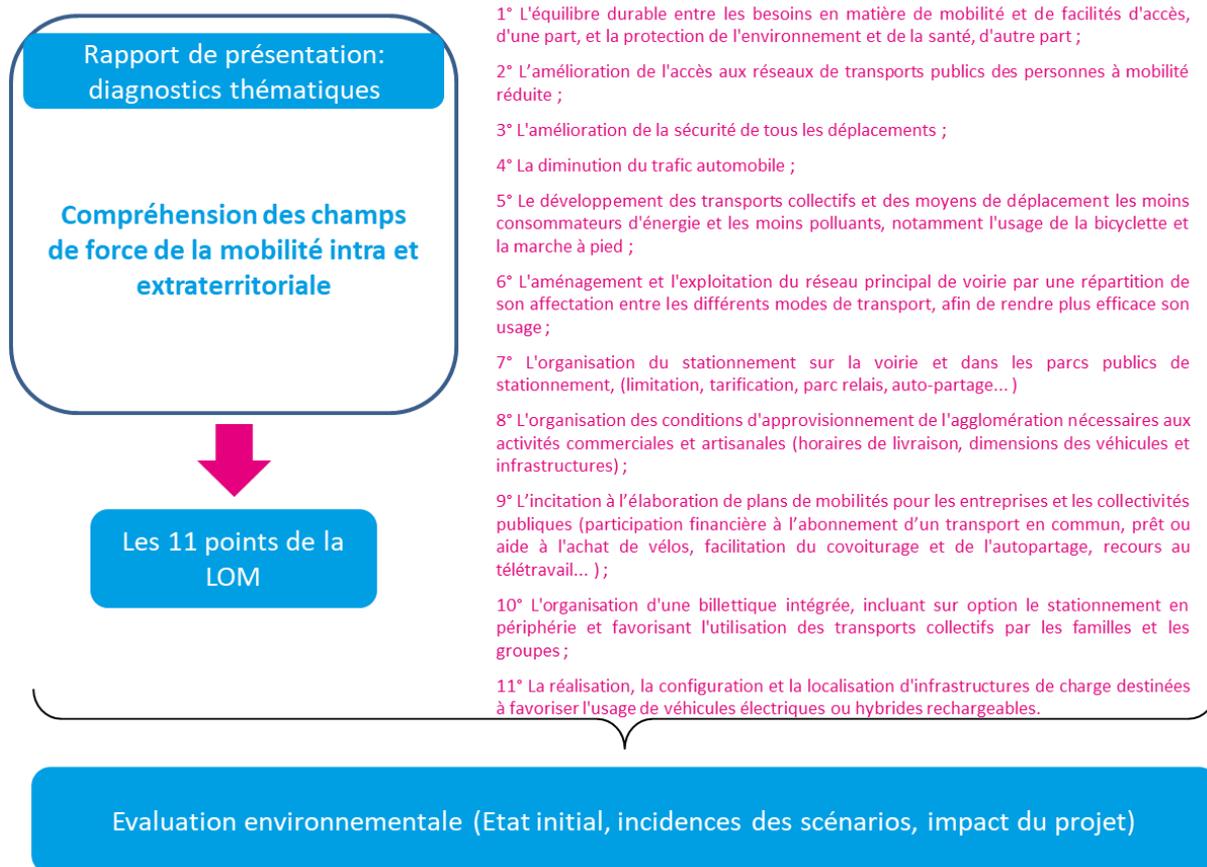
Le volet déplacement, mené conjointement au PLUi, alimente les différentes pièces du PLUiHD, mais dispose également de ses propres documents (Programme d'Orientations et d'Actions, annexe accessibilité) qui pour ces derniers s'avèrent non opposables aux tiers et correspondent à la feuille de route mobilité.



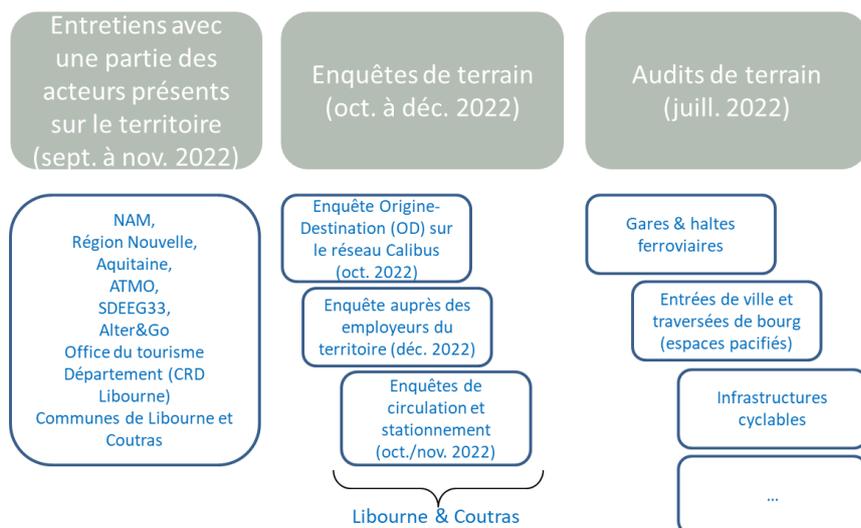
⁶ SRCAE : document stratégique qui définit les grands objectifs et les grandes orientations de la Région en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et adaptation au changement climatique.

⁷ PPA : outil de planification qui vise à reconquérir et à préserver la qualité de l'air sur le territoire.

Des thématiques obligatoires qui constituent un fil directeur dans les différentes étapes du volet D du PLUIHD sont définies dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)⁸



Pour alimenter la connaissance sur ces différentes thématiques (besoins, usages, offres disponibles), plusieurs investigations supplémentaires ont été menées afin de disposer de données quantitatives, d'observer les comportements et d'identifier les projets en réflexion et portés par différents acteurs.



⁸ LOM : LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?categorieLien=id&cidTexte=JORFTEXT000039666574&dateTexte=>

2. ANALYSES THÉMATIQUES

Le présent volet mobilité reprend l'ensemble des thématiques obligatoires de la LOM et propose une lecture à travers :

- la lecture des déplacements dits obligés correspondant aux déplacements pendulaires (représentent environ 1/3 des déplacements mais sont structurant pour expliquer les mobilités du quotidien),
- la structuration et l'accessibilité du territoire via les infrastructures, qui conditionnent en grande partie les offres de mobilité,
- les services proposés sur les infrastructures existantes,
- les niveaux d'usages constatés et leur progression.

A. L'ANALYSE DES FLUX DE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

1. La Mobilité pendulaire, une mobilité en échange avec les territoires voisins mais une mobilité également très marquée en interne au territoire de la CALI

Les flux de déplacement quotidiens liés au travail, données issues du recensement de la population effectué par l'INSEE (RGPD 2019), permettent d'appréhender et d'identifier les grands corridors de déplacements sur un territoire du fait de leur caractère structurant (récurrence du déplacement et combinaison de trajets d'autre motif sur la même chaîne de déplacement). L'ensemble des traitements ci-dessous, cartographies et tableaux sont issus du traitement des bases de données INSEE.

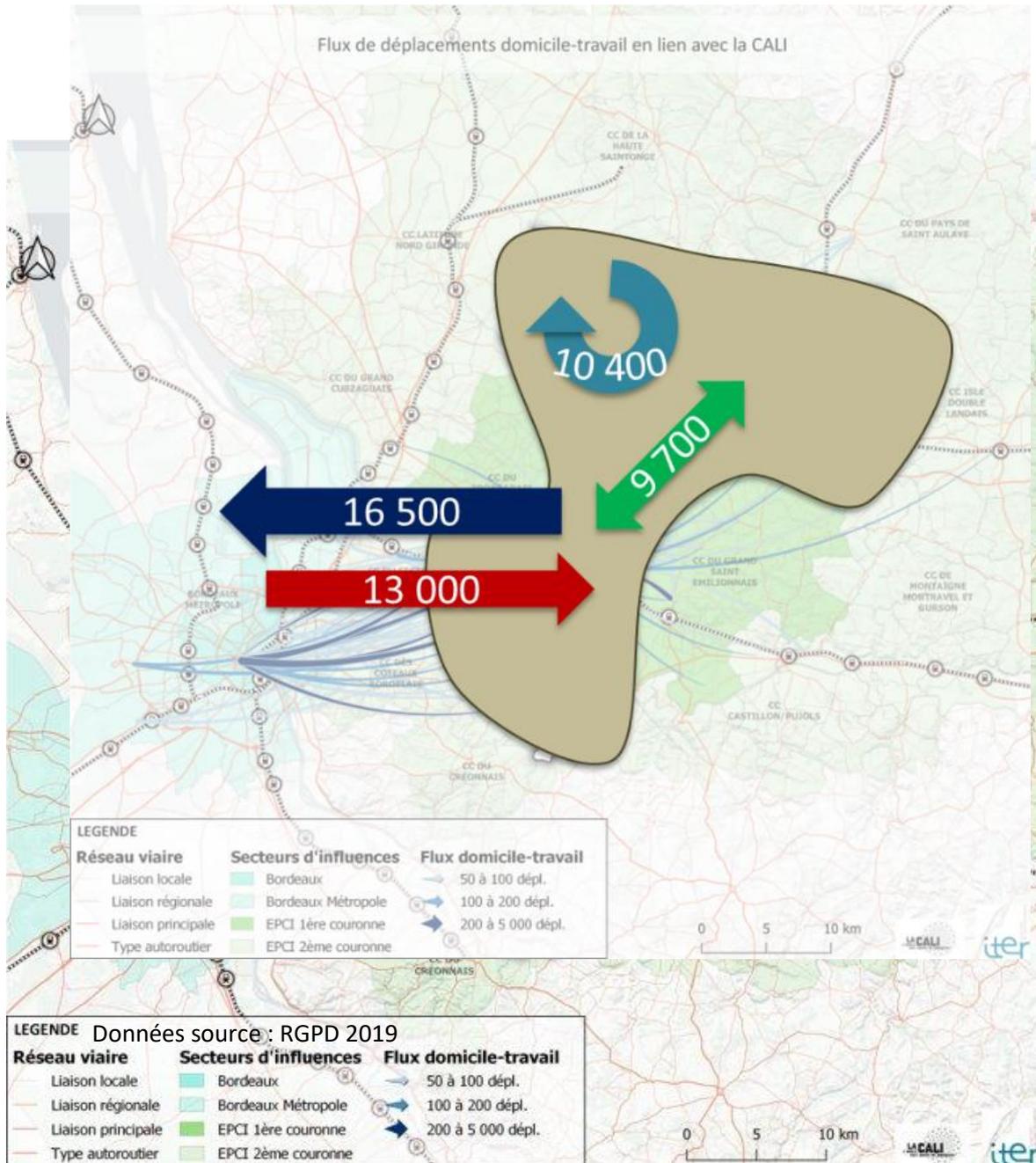
On distingue ainsi des flux internes à La Cali, dont flux intracommunaux, et des flux externes à La Cali, sortant du territoire ou entrant.

Au total, ce sont **plus de 45 000 déplacements pendulaires** (soit deux fois par jour, théoriquement) qui sont effectués quotidiennement sur le territoire de La Cali.

On distingue:

- des flux internes à La Cali, d'échanges entre les communes et intra communaux,
- des flux externes à La Cali, sortant du territoire ou entrant.

Près des **deux tiers des déplacements** sont en lien avec les **territoires voisins**, et sont relativement équilibrés entre flux entrants (13 000 déplacements) et flux sortants (16 500 déplacements).



Typologie de flux		Somme Flux
intra-communaux		10 384
interne CALI		9 662
Entrant		13 037
Sortant		16 522

Les déplacements domicile-travail effectués à l'intérieur de la commune de Libourne représentent la plus importante origine-destination (OD) du territoire avec 4 736 déplacements, loin devant les déplacements domicile-travail internes à Coutras, avec 943 flux.

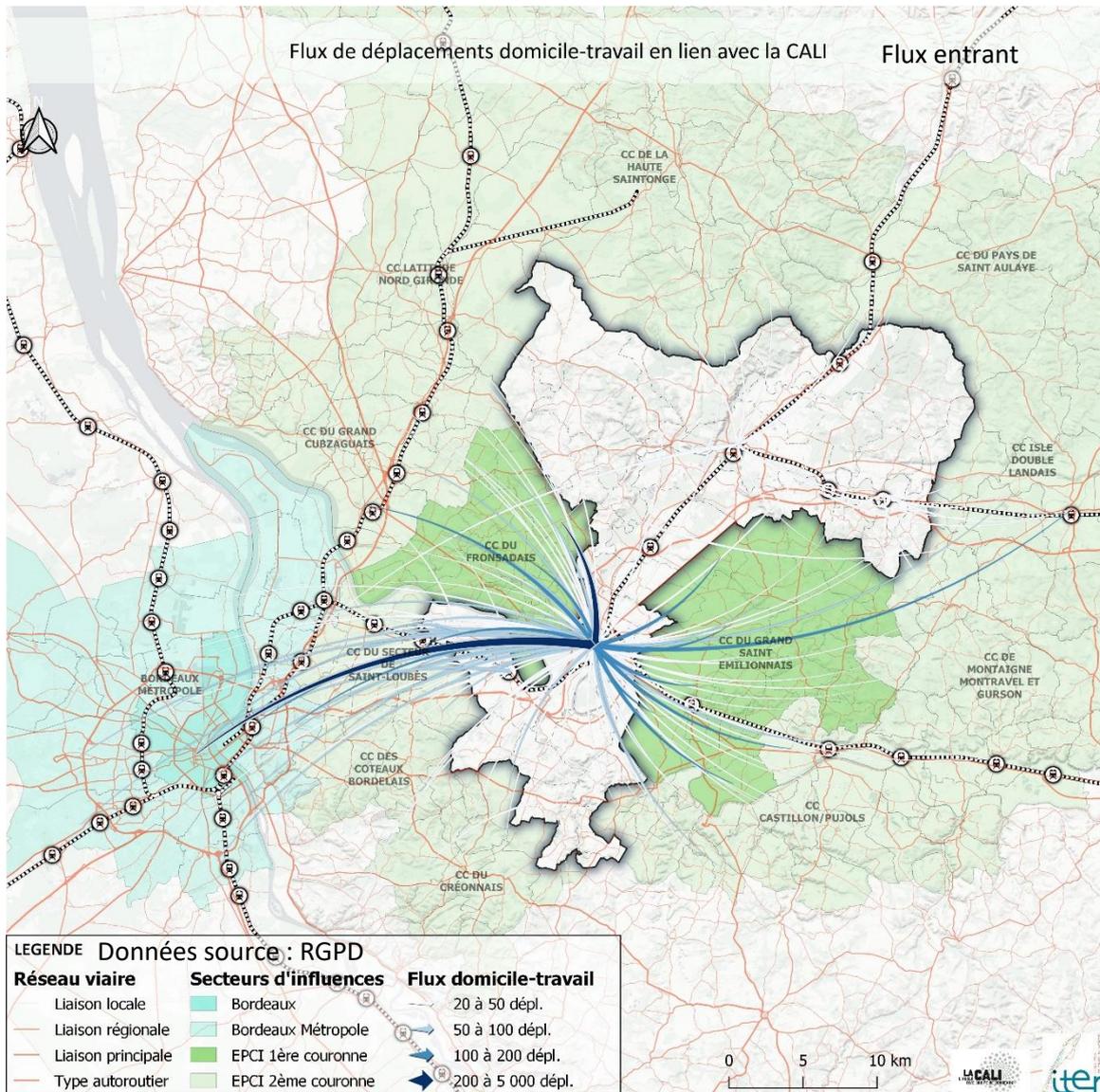
Il est à noter que 9 des 20 plus importantes origine-destination du territoire sont des liaisons avec les territoires voisins. Bordeaux ressort naturellement comme la commune externe qui génère le plus de déplacements, avec plus de 4 000 déplacements quotidiens.

Classement des principales OD				
Ordre	Origine	Destination	Flux	type de flux
1	Libourne	Libourne	4 736	intra-communaux
2	Coutras	Coutras	943	intra-communaux
3	Libourne	Bordeaux	867	Sortant
4	Bordeaux	Libourne	818	Entrant
5	Izon	Bordeaux	648	Sortant
6	Saint-Denis-de-Pile	Libourne	614	interne CALI
7	Saint-Denis-de-Pile	Saint-Denis-de-Pile	594	intra-communaux
8	Coutras	Libourne	544	interne CALI
9	Izon	Izon	452	intra-communaux
10	Vayres	Bordeaux	371	Sortant
11	Galgon	Libourne	368	Entrant
12	Vayres	Vayres	330	intra-communaux
13	Saint-Seurin-sur-l'Isle	Saint-Seurin-sur-l'Isle	301	intra-communaux
14	Libourne	Saint-Émilion	289	Sortant
15	Coutras	Bordeaux	255	Sortant
16	Izon	Libourne	206	interne CALI
17	Saint-Quentin-de-Baron	Bordeaux	200	Sortant
18	Arveyres	Arveyres	199	intra-communaux
19	Vayres	Libourne	198	interne CALI
20	Saint-Germain-du-Puch	Bordeaux	195	Sortant

Les flux d'échanges avec les territoires voisins permettent de catégoriser ces derniers selon leur niveau d'attractivité vis-à-vis de La Cali.

On distingue ainsi : Bordeaux, sa couronne métropolitaine, les deux EPCI de proximité avec le cœur d'agglomération de La Cali (Communauté de communes du Fronsadais et Communauté de communes du Grand Saint-Emilionnais) et autres EPCI périphériques à La Cali (Cubzaguais, Créonais, Double landais, Haute Saintonge ...).

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais



Les flux de déplacements sortants du territoire sont très majoritairement orientés vers Bordeaux et sa couronne métropolitaine, avec 4020 déplacements vers Bordeaux, et autant vers le reste de Bordeaux Métropole. Ils représentent près de la moitié des flux de déplacements sortant du territoire.

Vient ensuite la Communauté de communes du Grand Saint-Emilionnais avec 1700 flux, dont près de 300 navetteurs entre Libourne et Saint-Emilion, la CC du secteur de Saint-Loubès (1400 déplacements) et le Fronsadais avec plus de 700 déplacements pendulaires.

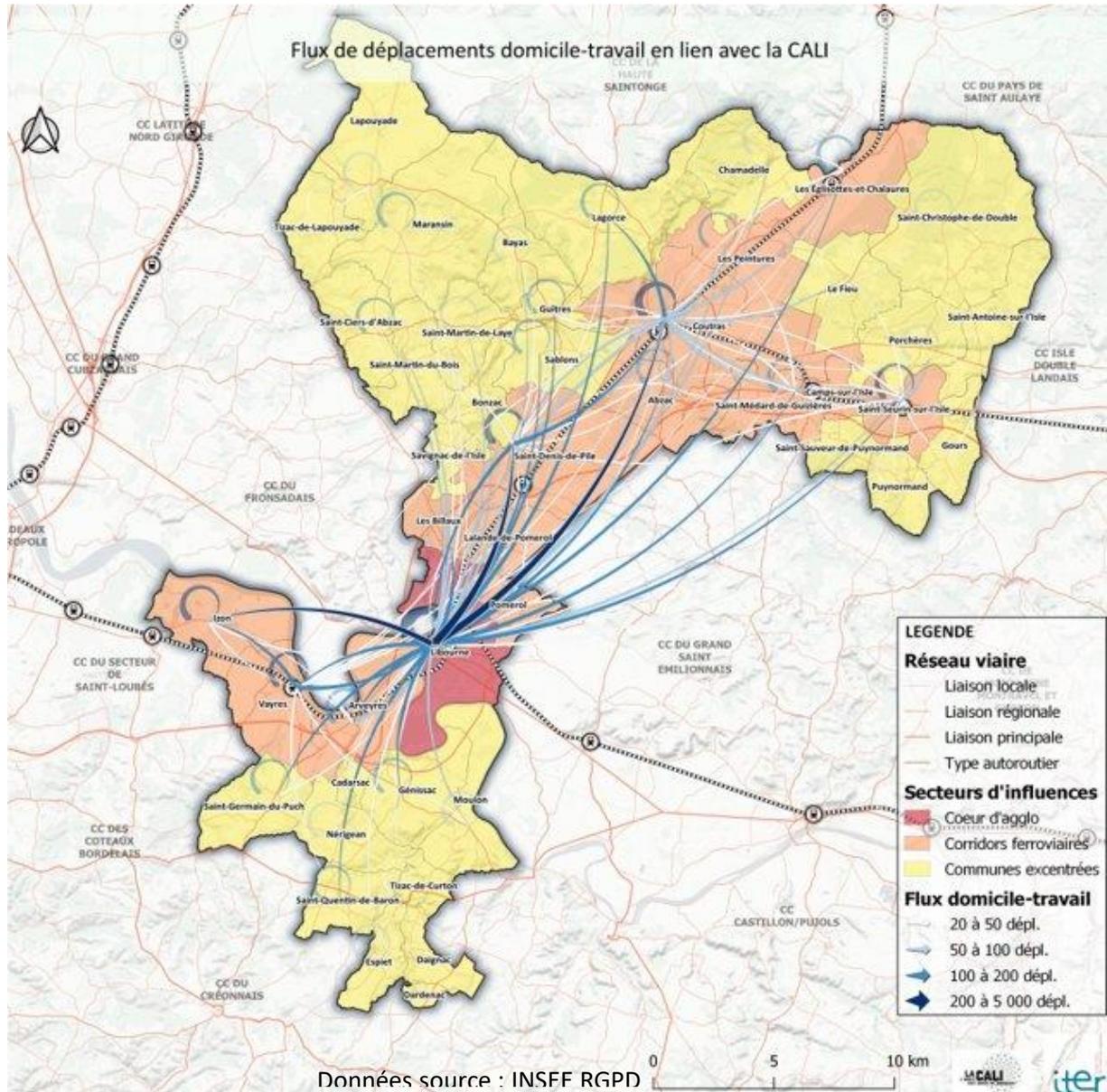
Flux sortants		
Ordre	EPCI	Somme Flux
1	Bordeaux Métropole	8 066
2	CC du Grand Saint-Emilionnais	1 694
3	CC du Secteur de Saint-Loubès	1 401
4	CC du Fronsadais	712
5	CC Castillon/Pujols	562
6	CC des Coteaux Bordelais	482
7	CC du Pays de Saint Aulaye	302
8	CC du Grand Cubzaguais	273
9	CC du Créonnais	261
10	CC Isle Double Landais	244

Les flux de déplacements internes à La Cal sont de deux natures, soit intra-communaux (la commune de résidence est la commune du lieu de travail), soit inter-communaux.

Ainsi 20 000 des 36 500 déplacements quotidiens des habitants de La Cal pour se rendre sur le lieu de travail sont effectués à l'intérieur du périmètre intercommunal.

Plus de la moitié d'entre eux sont des déplacements intracommunaux (10 400).

Ceux des communes de **Libourne et de Coutras** ressortent particulièrement avec respectivement **4 700 et 950 déplacements pendulaires**.



Les déplacements effectués entre deux communes au sein de La Cali font ressortir très nettement **le rôle polarisateur de Libourne** en matière d'emploi.

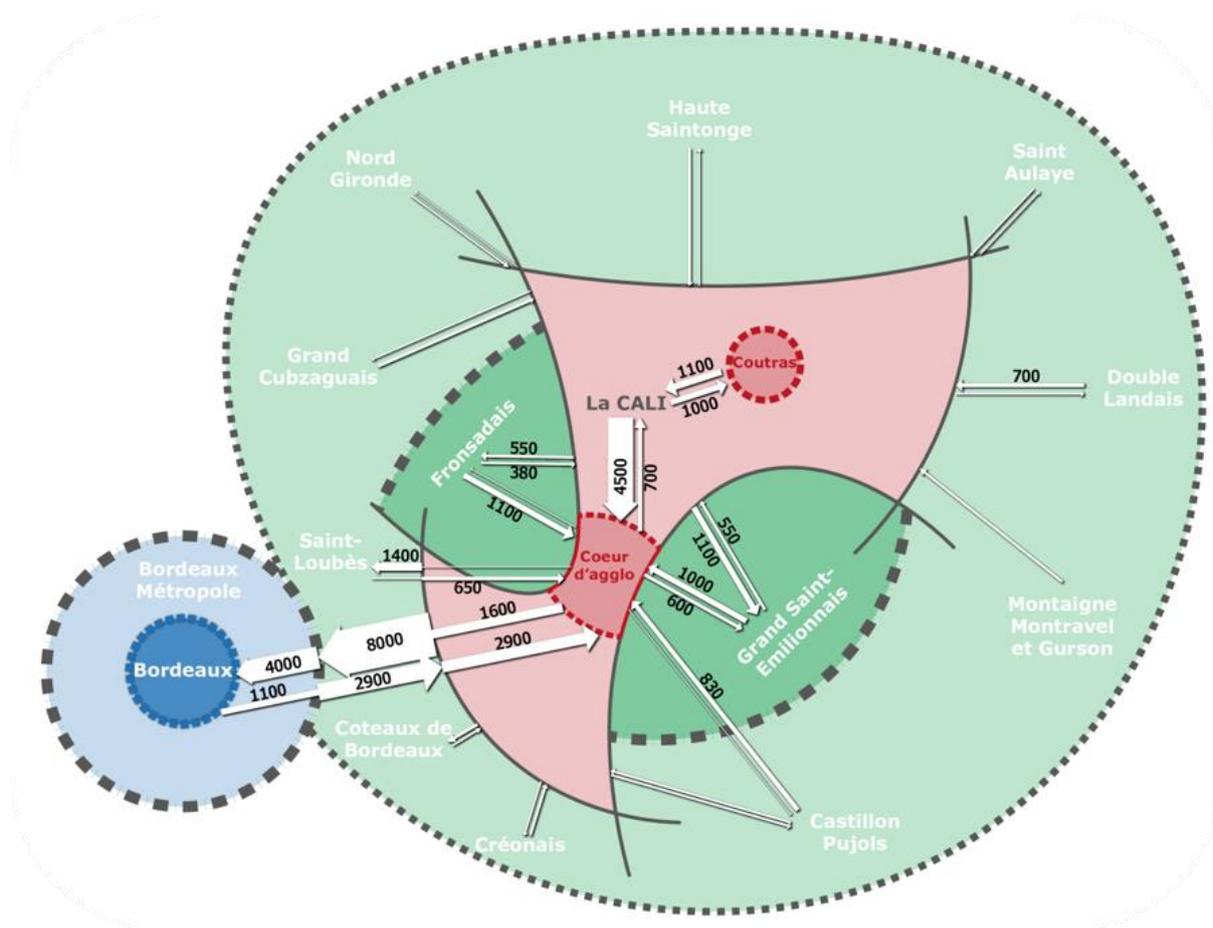
En effet, parmi les flux d'échanges domicile-travail au sein de La Cali, **4500 sont à destination de Libourne.**

Les communes situées sur les corridors ferroviaires nord et sud et sur les axes routiers structurants représentent les deux tiers de ces 4500 déplacements.

Viennent ensuite les communes de **Coutras et Saint-Denis de Pile** qui génèrent respectivement 980 et 700 déplacement pendulaires quotidiens avec d'autres communes de La Cali.

- **Synthèse des flux domicile-travail**

Le schéma ci-dessous présente la synthèse des flux d'échange internes et externes à La Cali.



2. Mobilité en entreprise et management de la mobilité : une mobilisation émergente du monde économique

- **Préambule**

La Cali n'a pas à ce jour mis en place de démarche structurée sur l'accompagnement des établissements employeurs de son territoire en matière de mobilité au travail. Cependant la Direction des Transports a engagé un travail d'accompagnement auprès de deux grands employeurs du territoire (les entreprises Céva et DISCA) par des échanges et rencontres, la transmission d'exemple de questionnaire mobilité et autres documentations en lien avec la mobilité au travail.

La restructuration du Schéma Directeur des Transports Collectifs a intégré la desserte d'une partie des zones d'activités du territoire et les demandes d'adaptation de l'offre du réseau Calibus sont étudiées. Pour mieux appréhender le niveau d'investissement des établissements employeurs sur cette thématique, une enquête en ligne a été réalisée du 30/11/2022 au 21/12/2022.

Cette enquête, destinée aux employeurs publics et privés du territoire, a été diffusée à environ 130 établissements. Au total, 104 questionnaires ont pu être analysés.

Ce questionnaire n'est actuellement pas activé. Vous ne pourrez pas sauver vos réponses.

Enquête mobilité auprès des principaux employeurs du territoire de La Cali

Dans le cadre de l'élaboration de son PLUi-HM (Plan Local d'Urbanisme intercommunal- Programme Habitat - Plan de Mobilité) la Cali mène un travail de fond sur le thème de la mobilité. Dans un premier temps, un état des lieux doit être réalisé sur les mobilités qui parcourent le territoire. La mobilité liée au travail doit dans ce cadre être interrogée, elle est en effet pour une partie de la population structurante dans les déplacements du quotidien. C'est pour cela que nous invitons les principaux employeurs du territoire à répondre à cette enquête avec comme objectif de mieux connaître les pratiques de déplacement au travail, les dispositifs que vous proposez à vos salariés, vos besoins, les difficultés que vous rencontrez, etc.

Nous comptons sur votre mobilisation !

Pour toutes questions ou compléments d'informations, nous vous invitons à prendre contact avec le service mobilité de la Cali (cbizien@lacali.fr ou sclavet@lacali.fr)

Il y a 25 questions dans ce questionnaire.

Suivant

L'objectif de cette enquête était de mieux connaître les pratiques de déplacement au travail, les dispositifs proposés aux salariés et les besoins de mobilité soulevés.

Une enquête structurée autour de 3 grandes parties :

- Profil de l'établissement
- La mobilité de vos salariés
- Les dispositifs mis en place dans votre établissement

- **Enquête employeurs : Profils des établissements répondants**

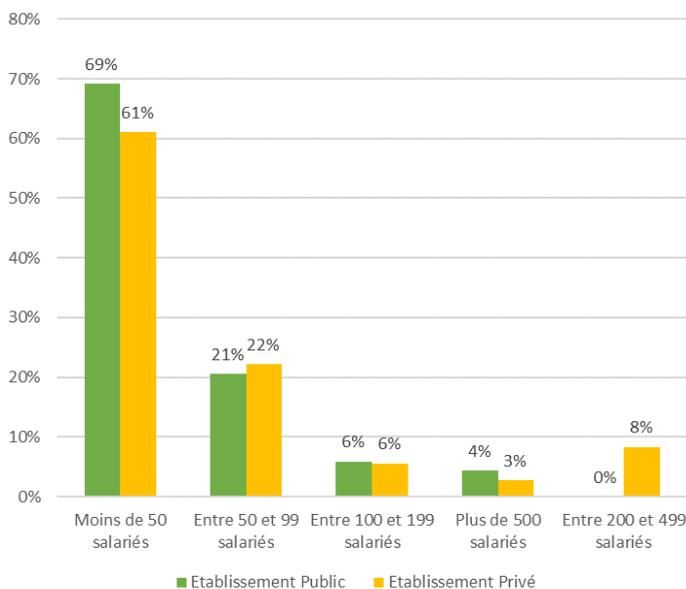
Sur les 104 établissements ayant répondu au questionnaire, plus de 60% sont des administrations et établissements publics.

Par ailleurs, **plus de la moitié sont des établissements de moins de 50 salariés** (dont 68% sont des administrations et établissements publics). 65% des établissements estiment ne pas être concernés par des évolutions salariales dans les 5 prochaines années.

Près de la moitié des établissements ayant répondu au questionnaire sont situés sur la commune de Libourne (47 établissements) et 10 se trouvent sur la commune de Saint-Denis-De-Pile.

Majoritairement, les établissements accueillent d'autres types de publics sur leur site et particulièrement des visiteurs / usagers (dont 76% sont des établissements publics).

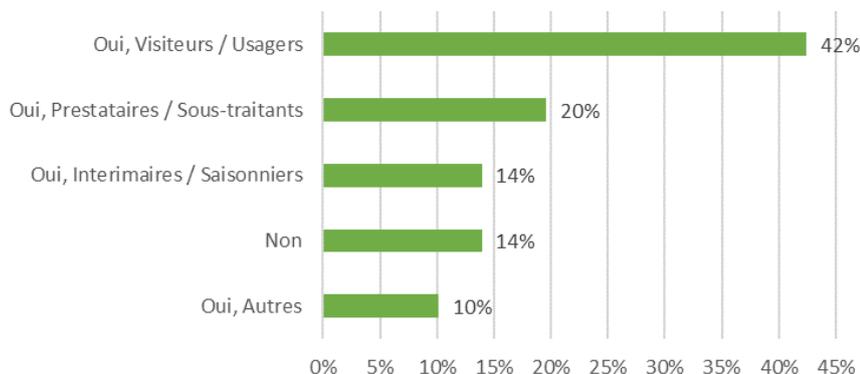
Combien de salariés sont présents dans votre établissement ?



Données : enquête mobilité auprès des employeurs du territoire de la Cali 2022

63% des établissements n'ont pas engagé de démarche de management environnemental, de certification environnementale ou de démarche RSE. Parmi ceux qui se sont engagés dans une labellisation / certification, on retrouve principalement le label E3D⁹ pour les administrations et la certification ISO 14 0001¹⁰ pour les établissements privés.

Accueillez-vous, de manière significative, d'autres types de publics sur votre site ?

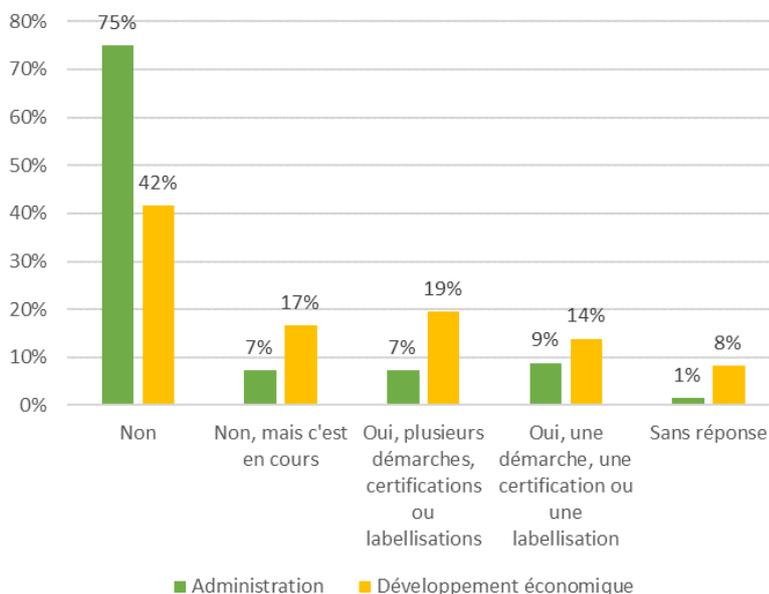


Données : enquête mobilité auprès des employeurs du

Par ailleurs, **près de 80% des établissements** ayant répondu au questionnaire **sont sur des horaires de journée** (parmi eux, 68 établissements publics).

Enfin, 87% des établissements n'ont pas réalisé d'enquête auprès de leurs salariés pour connaître leur mode de déplacement. Une administration a cependant prévu d'en réaliser une, courant 2023.

Votre établissement est-il engagé dans une démarche de management environnemental ou de certification environnemental ou RSE ?



Données : enquête mobilité auprès des employeurs du territoire

⁹ Labellisation « E3D » : École ou Établissement en Démarche globale de Développement Durable

¹⁰ Norme ISO 14001 : système de management environnemental

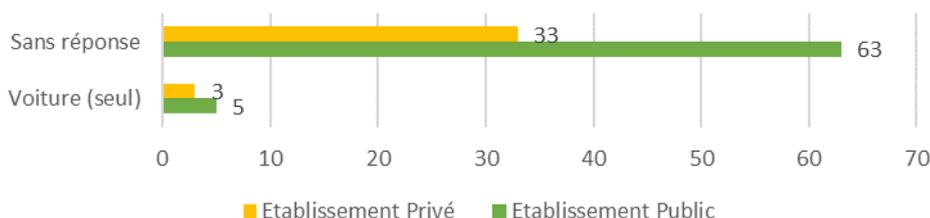
• **Enquête employeurs : La mobilité des salariés – les déplacements domicile-travail**

Dans le cadre de l'enquête il était demandé aux établissements de classer le mode de déplacement privilégié par les salariés. Très **peu de réponses à cette question** ont été recensées, par conséquent les résultats ne sont pas suffisamment représentatifs.

Parmi les établissements ayant répondu, 8 ont déclaré en premier choix que leurs salariés utilisaient la voiture (conducteur seul).

Les transports en commun arrivent en deuxième choix avec une prédominance pour le train. S'agissant des modes actifs, ceux-ci sont marginaux et n'ont été cités qu'en choix n°2 et 3 pour le vélo et en choix n°3 et 4 pour la marche.

Quels sont, par ordre d'importance, les modes de déplacement utilisés par vos salariés ?
[Classement 1]

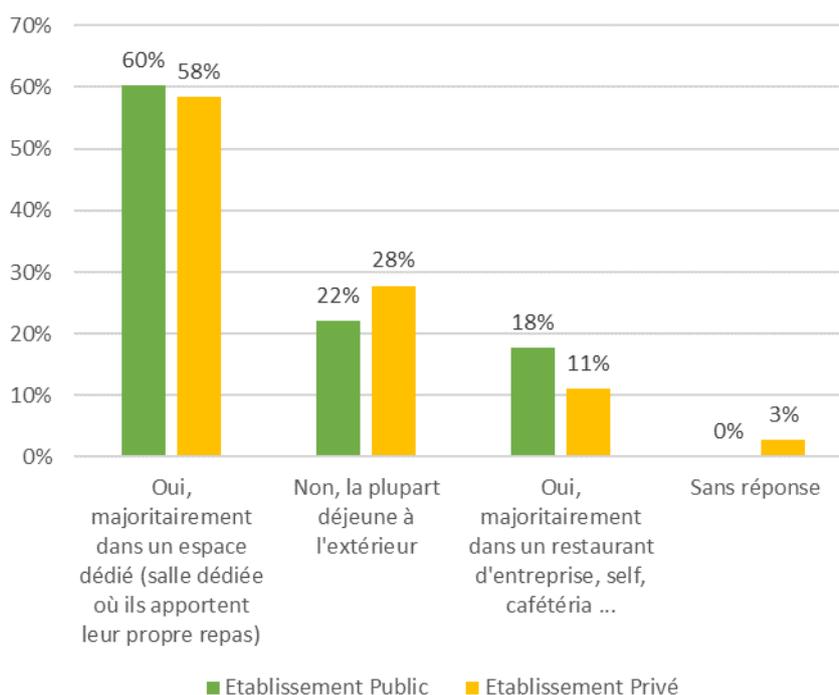


Données : enquête mobilité auprès des employeurs du territoire

La majorité des établissements répondant estiment que **leurs salariés déjeunent sur site et spécifiquement dans un espace dédié**. Cela concerne aussi bien les établissements publics que privés et étant composés pour la plupart de moins de 50 salariés.

• **Enquête employeurs : La mobilité des salariés – les déplacements professionnels**

Où déjeunent vos salariés le midi ?

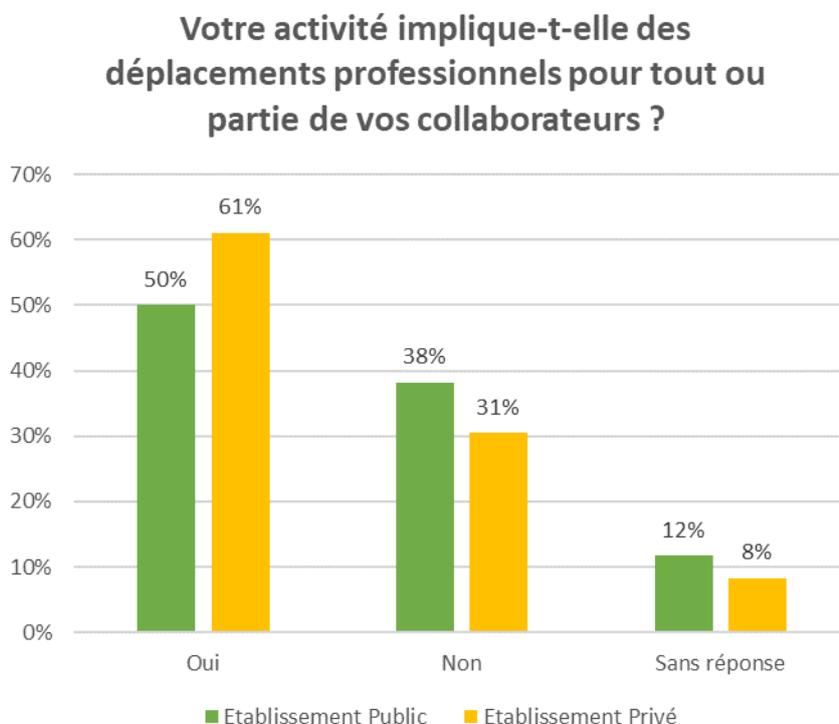


Données : enquête mobilité auprès des employeurs du territoire de la Cali 2022

De manière générale, **56 établissements sur les 104 sont concernés par des déplacements professionnels**. 39% des établissements ayant déclaré que leur activité impliquait des déplacements professionnels sont des établissements privés.

Parmi les établissements privés, 8 ont déclaré que les déplacements professionnels concernaient moins d'un quart de leurs salariés. S'agissant des établissements publics, 12 ont déclaré que ces déplacements s'appliquent à moins d'un quart tandis que cela concerne les trois quarts des salariés pour 8 établissements et quasiment tous pour 8 établissements.

S'agissant de la nature des déplacements professionnels, les déplacements les plus fréquents sont majoritairement locaux pour 35 établissements et sur le territoire de La Cali pour 27 d'entre eux. Les déplacements réalisés sur le territoire de la Région ou sur le territoire national sont réalisés plutôt de façon occasionnelle. Enfin, 22 établissements ont déclaré ne pas être concernés par les déplacements à l'étranger.



Données : enquête mobilité auprès des employeurs du territoire de la Cali 2022

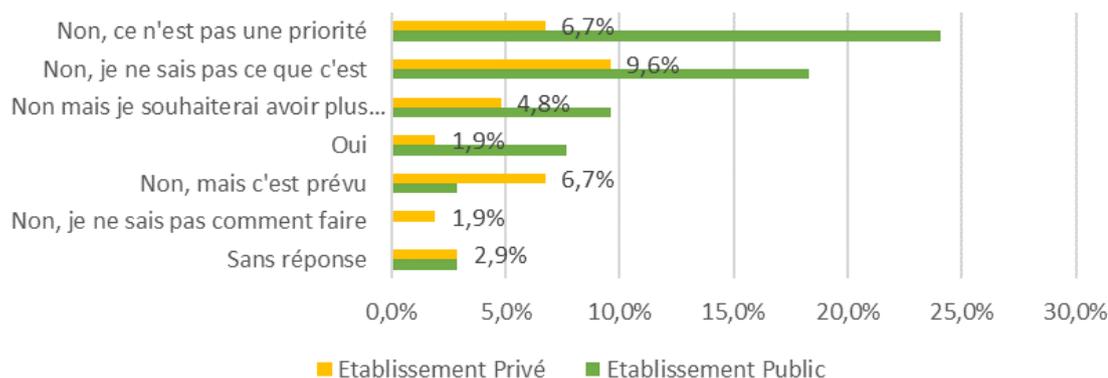
Parmi les préoccupations concernant les déplacements des salariés cités par les établissements répondants on retrouve :

- Le coût de la mobilité entraînant notamment des difficultés de recrutement
- Le manque de desserte en transports en commun
- Les problématiques de sécurité routière et de temps de trajet

- **Enquête employeurs : La mobilité des salariés – les dispositifs réglementaires**

Seuls 10 établissements sur les 104 ayant répondu ont mis en place une démarche de Plan de Mobilité (dont 8 sont des administrations). En revanche, **7 établissements privés ont prévu d'entamer cette démarche.**

Avez-vous mené une démarche de Plan de Mobilité Entreprise ?



Par ailleurs, une majorité d'établissement publics estiment que le Plan de Mobilité employeur n'est pas une priorité (25) tandis que d'autres ne connaissent pas cette démarche (19).

Enfin, **40 établissements (dont 29 administrations) ne sont pas concernés par les Négociations Annuelles Obligatoires** et 40 (dont 28 administrations) indiquent que le sujet de la mobilité n'est pas à l'ordre du jour dans le cadre de ces négociations.

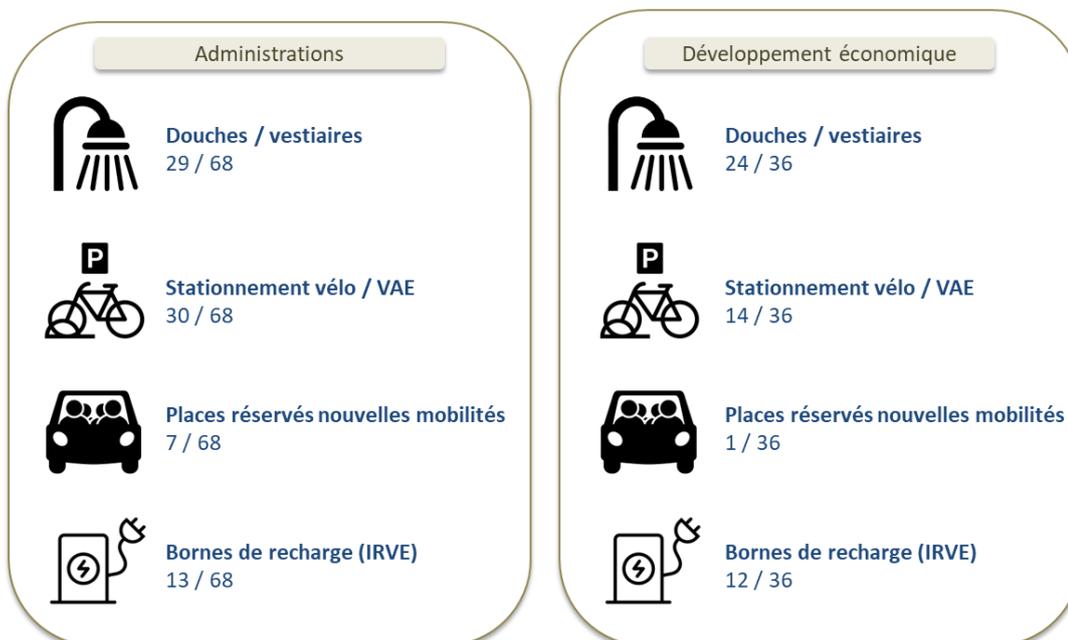
Concernant le télétravail, 38 administrations et 13 établissements privés ne le pratiquent pas. En revanche, 16 administrations pratiquent le télétravail à la suite d'un accord contre 10 pour les établissements privés et 13 administrations pratiquent le télétravail de manière informelle contre 11 établissements privés.

=> Définition du plan de mobilité employeur (origine et objectifs de cet outil de prise en main de la mobilité au travail) :

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, art 51

Objectifs	Le plan de mobilité (...) vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.
Résultat(s) attendu(s)	Il évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour. Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises »

• **Enquête employeurs : Les équipements au sein de l'établissement**

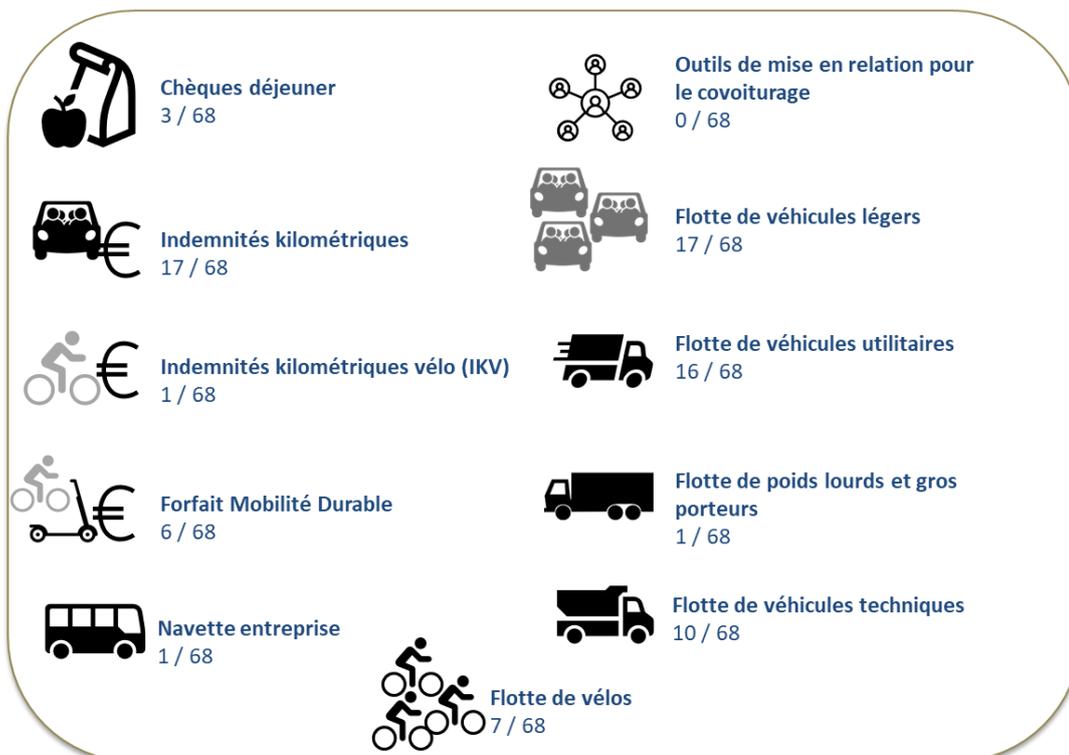


Lecture : 29 administrations sur les 68 au total disposent de douches / vestiaires.

Données : enquête mobilité auprès des employeurs du territoire de la Cali 2022

• **Enquête employeurs : Les dispositifs au sein de l'établissement – établissements administratifs**

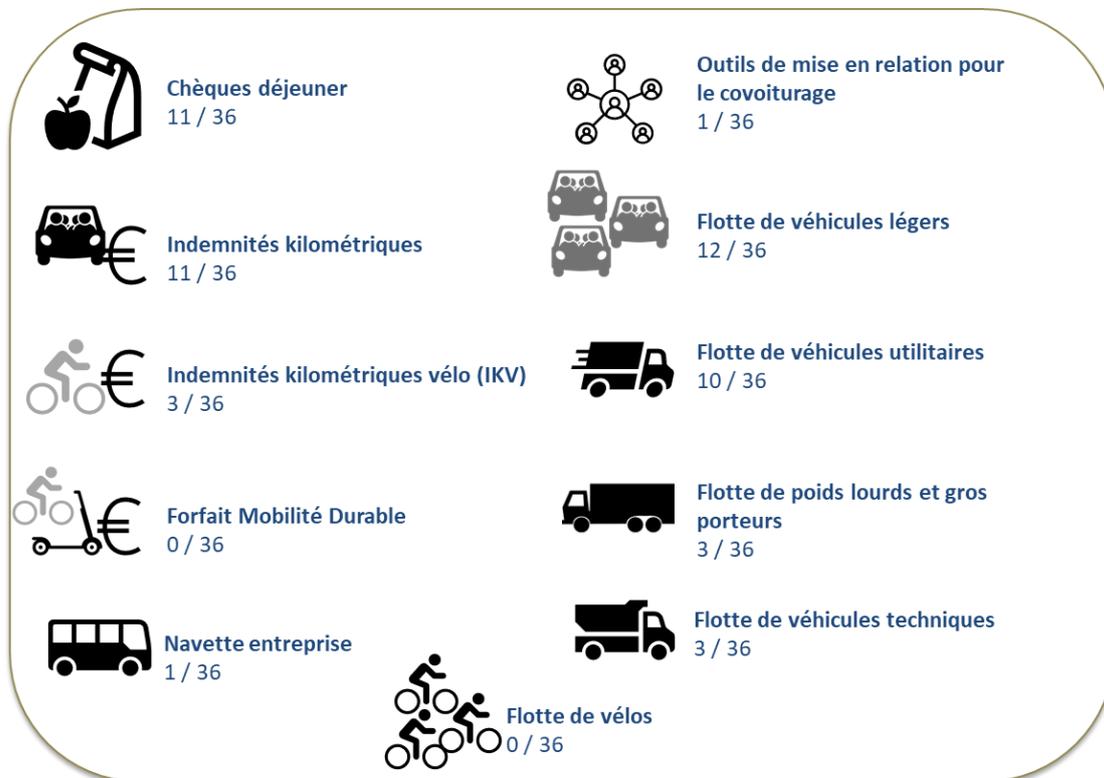
Lecture : 3 administrations sur les 68 au total bénéficient de chèques déjeuners



Données : enquête mobilité auprès des employeurs du territoire de la Cali 2022

• **Enquête employeurs : Les dispositifs au sein de l'établissement – établissements privés (développement économique)**

Lecture : 11 établissements privés sur les 36 au total bénéficient de chèques déjeuner.



Données : enquête mobilité auprès des employeurs du territoire de la Cali 2022

• **Enquête employeurs : observations**



Données : enquête mobilité auprès des employeurs du territoire de la Cali 2022

B. L'ANALYSE DE L'OFFRE DE MOBILITÉ: L'OFFRE FERROVIAIRE, UNE ARMATURE STRUCTURANTE POUR LE TERRITOIRE

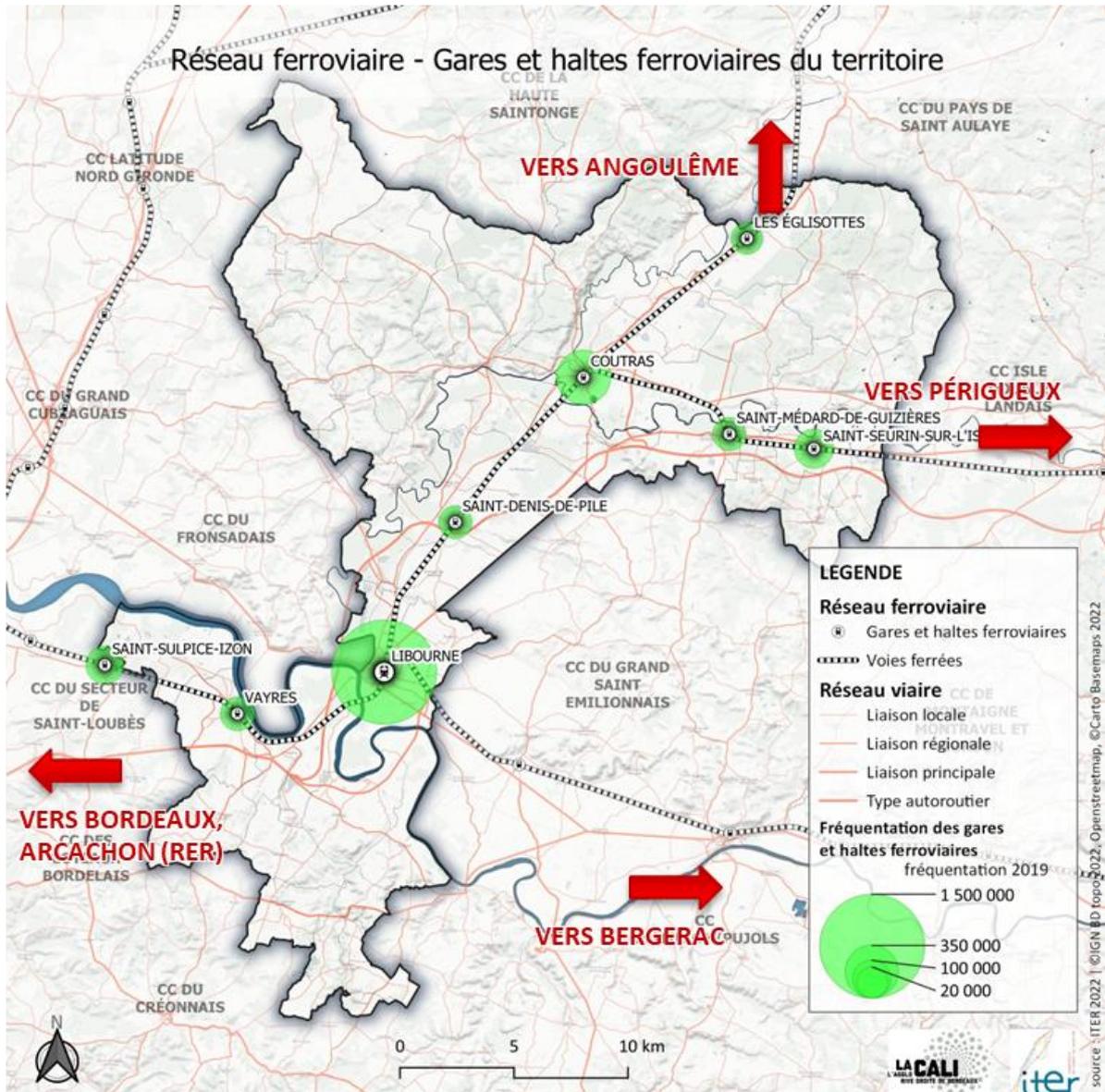
1. Présentation de l'offre ferroviaire

Le territoire est desservi par **4 lignes ferroviaires** vers Bordeaux, Angoulême (Limoges), Périgueux (Brive) et Bergerac. **8 gares et haltes ferroviaires offrent un accès au réseau ferroviaire** sur le territoire :

- Libourne
- Vayres
- Saint-Denis de Pile
- Coutras
- Saint-Médard de Guizières
- Saint-Seurin sur l'Isle
- Les Eglisottes
- Hors CALI, Izon/ Saint-Sulpice

La gare de Libourne joue un rôle central en matière d'accès à l'offre ferroviaire car :

- **Le RER Métropolitain** a son terminus à Libourne au « centre » de La Cali,
- **L'ensemble des offres de transports**, le réseau CALIBus et les lignes de transport interurbain de Nouvelle Aquitaine se rabat sur la gare de Libourne.



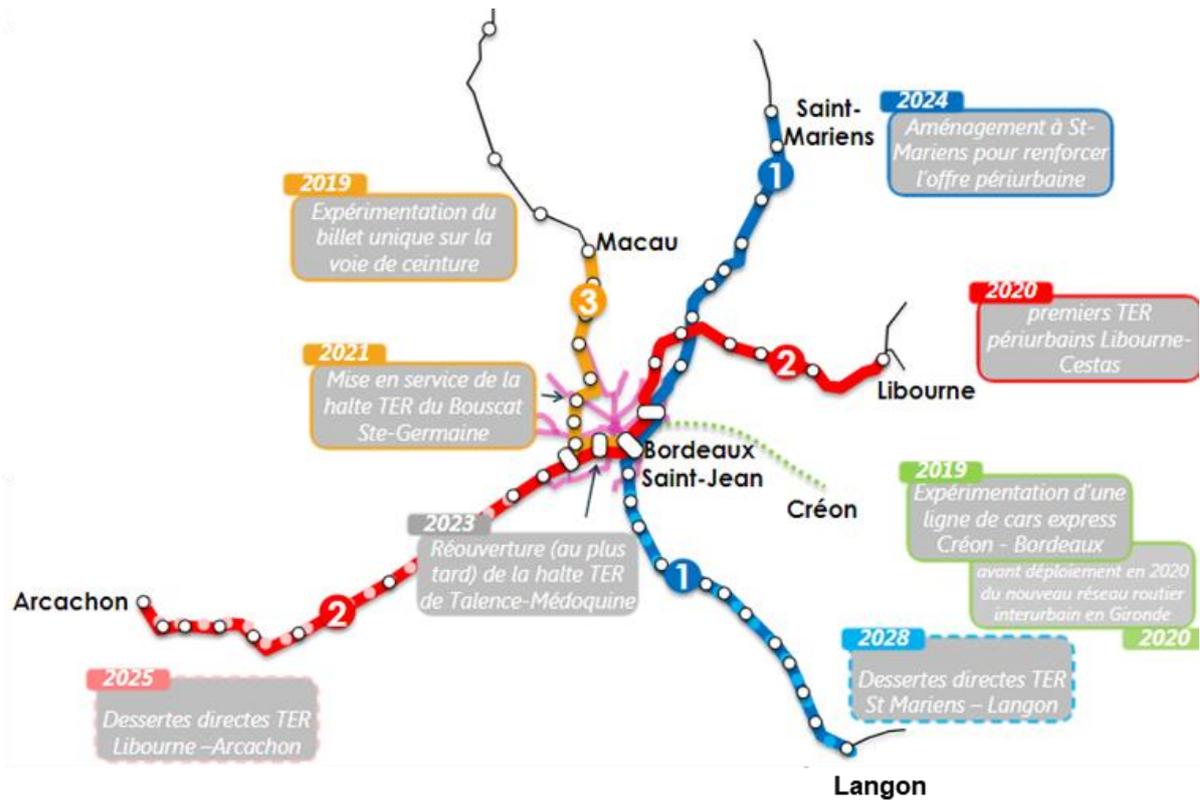
La fréquentation des gares du territoire est très hétérogène allant, pour l'année 2019, de 20 000 voyageurs en gare des Eglisottes à près de 1,5M en gare de Libourne et 380 000 à Coutras.

2. Le RER Métropolitain : une offre majeure

La Région Nouvelle Aquitaine et Bordeaux Métropole portent le projet de déploiement d'un RER autour de la Métropole Bordelaise qui vise à améliorer l'offre ferroviaire par le cadencement et la desserte.

L'objectif étant de pouvoir diamétraliser les lignes ferroviaires pour éviter des correspondances obligatoires en gare de Bordeaux.

Libourne est un des premiers territoires à bénéficier en 2020 d'une ligne du RER métropolitain.



Ligne 1 : Saint-Mariens / Bordeaux Saint-Jean / Langon

Ligne 2 : Arcachon / Bordeaux Saint-Jean / Libourne

Ligne 3 : Macau / Pessac / Bordeaux Saint-Jean

1^{ère} action du RER Métropolitain :
Expérimentation d'une ligne de cars express Créon - Bordeaux

Source : <https://www.projet-rer-m.fr/le-projet-en-cartes/>

Les branches Libourne et Arcachon sont les plus chargées (plus de 21 000 montées journalières à elles deux) : ces branches cumulent les densités d'habitants/emplois les plus élevées autour des gares et l'offre la plus importante, accentuant nettement leurs charges par rapport aux autres branches. Sur la branche Libourne, c'est surtout la gare de Libourne qui tire l'ensemble du trafic de sa branche vers le haut, l'offre et les densités étant très élevées à Libourne mais beaucoup plus limitées sur les autres gares.

A l'horizon 2025, date de mise en service pressentie du projet de renfort de l'offre diamétralisée Arcachon-Libourne, trois options de projet considérant des renforts croissants de diamétralisation sur Arcachon-Libourne (à la demi-heure ou au quart d'heure, avec parfois des renforts supplémentaires spécifiques).

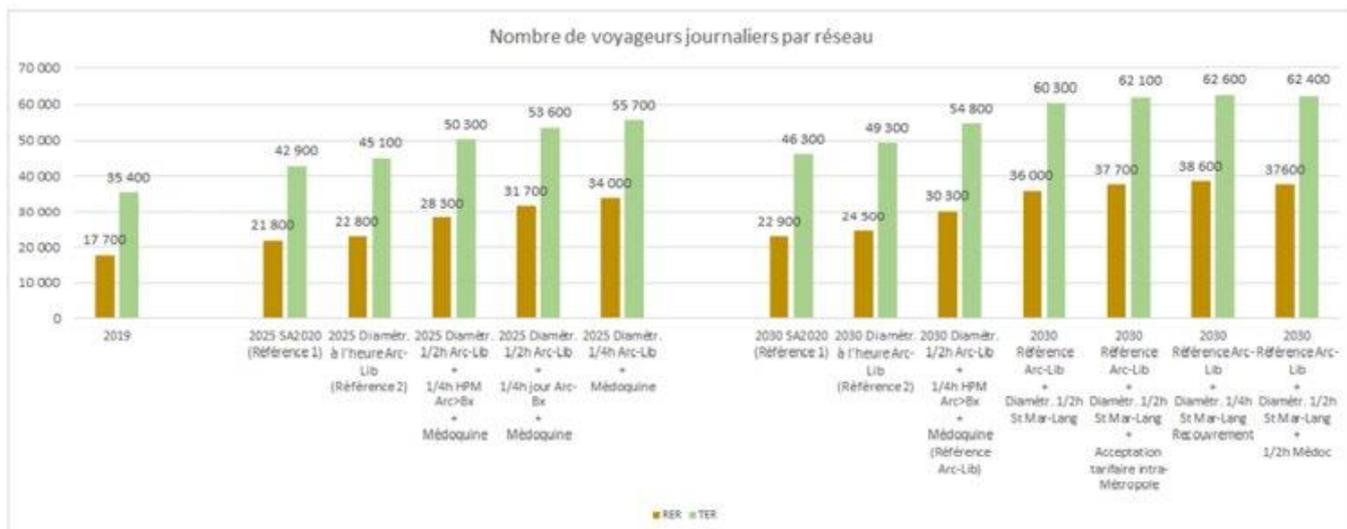


Illustration 36. Nombre de voyageurs journaliers par réseau ferroviaire (RER et total TER)

Ce graphique présente les estimations de fréquentation à 2025 et 2030 sur l’axe Arcachon Libourne en fonction des trois options de projet prévues sur la ligne.

On note que la diamétralisation et le cadencement au quart d’heure sur l’entièreté de la ligne permettent de satisfaire le maximum de voyageurs journaliers. Cette offre répondra aux différents besoins de la population, notamment en lien avec la croissance socio-économique (augmentation de la population et du nombre d’emplois) que connaît le territoire, l’augmentation du coût d’utilisation de la voiture individuelle, et la dégradation des conditions de circulation pour se rendre dans la métropole.

3. Le niveau de service en connexion aux territoires voisins et en interne

- L’offre en connexion aux territoires voisins

départ d'arrivée	Gare de Les Églisottes	Coutras	Saint Médard de Guizières	Saint Seurin sur L'Isle	Saint Denis de Pile	Libourne	Vayres	Saint Izon	Sulpice
Bordeaux	5	22	15	15	8	57	15	17	
Angoulême	5	5			5	8			
Périgueux		16	15	15		19			
Bergerac						18			

Tableau 24 Nombre de passage journalier (en semaine) en fonction de la gare d'origine et de destination (SNCF 2022)

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Gare de départ Gare d'arrivée	Les Églisottes	Coutras	Saint Médard de Guizières	Saint Seurin sur L'Isle	Saint Denis de Pile	Libourne	Vayres	Saint Sulpice Izon
Bordeaux	7:23 19:38	5:38 19:45	5:32 20:49	5:28 20:45	6:52 19:52	5:49 23:20	05:58 20:26	06:08 20:36
Angoulême	6:34 19:38	6:27 19:31			6:21 19:25	5:42 19:19		
Périgueux		6:37 22:03	6:44 22:09	6:48 22:13		6:28 21:53		
Bergerac						6:23 22:55		

Tableau 25 Amplitude horaire (en semaine) en fonction de la gare d'origine et de destination (2022)*

**Premier et dernier horaire de passage en gare de départ (SNCF 2022)*

L'offre ferroviaire en direction des grands pôles urbains alentours à La Calvi connaît des disparités :

- **Libourne**, commune accueillant le RER Métropolitain reliant Bordeaux puis Arcachon, **connaît une excellente fréquence ferroviaire**. 57 trains partent quotidiennement de Libourne pour rejoindre la métropole bordelaise. Par ailleurs, **son amplitude horaire est très étalée** (cf. tableau ci-contre) quel que soit la commune de destination,
- Coutras profite également d'une bonne fréquence en étant une gare desservie par plusieurs lignes de TER,
- Par ailleurs, **les habitants des Églisottes semblent être les plus isolés en termes de desserte ferroviaire**. Seuls 5 trains partent quotidiennement de cette gare pour relier Bordeaux à Angoulême. Néanmoins les amplitudes horaires restent intéressantes. Ce constat est similaire pour Saint Denis de Pile.
- Les autres gares profitent de dessertes convenables permettant aux habitants de relier aisément différents pôles. **La métropole bordelaise reste le pôle urbain le mieux desservi depuis La Calvi**.
- Il est également important de noter que l'offre ferroviaire ne connaît pas de changement d'horaires ou de fréquence en période de vacances scolaires¹¹.

Tableau 26 Nombre de passage journalier (en semaine) en fonction de la gare d'origine et de destination (SNCF 2022)

Gare de départ Gare d'arrivée	Bordeaux	Angoulême	Périgueux	Bergerac
Les Églisottes	5	5		
Coutras	24	5	15	
Saint Médard de Guizières	15		15	
Saint Seurin sur L'Isle	15		15	
Saint Denis de Pile	8	5		

¹¹ Les données issues de ces tableaux sont valables du 29/09/22 au 10/12/22.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Libourne	57	9	18	16
Vayres	16			
Saint Sulpice Izon	17			
Gare de départ Gare d'arrivée	Bordeaux	Angoulême	Périgueux	Bergerac
Les Églisottes	05:50 18:51	6:42 18:55		
Coutras	05:50 21:26	6:42 18:55	4:48 20:05	
Saint Médard de Guzières	6:03 21:26		4:48 20:05	
Saint Seurin sur L'Isle	6:03 21:26		4:48 20:05	
Saint Denis de Pile	05:50 20:02	6:42 18:55		
Libourne	5:18 22:27	6:42 22:37	4:48 20:05	5:30 20:09
Vayres	6:31 22:00			
Saint Sulpice Izon	6:31 22:00			

Tableau 27 Amplitude horaire (en semaine) en fonction de la gare d'origine et de destination
Premier et dernier horaire de passage en gare de départ (SNCF 2022)

• L'offre pour les déplacements internes à La Cali

Gare de départ Gare d'arrivée	Les Églisottes	Coutras	Saint Médard de Guizières	Saint Seurin sur L'Isle	Saint Denis de Pile	Libourne	Vayres	Saint Sulpice Izon
Les Églisottes						5		
Coutras						24		
Saint Médard de Guizières						15		
Saint Seurin sur L'Isle						16		
Saint Denis de Pile						8		
Libourne	5	22	15	15	8		16	17
Vayres						16		
Saint Sulpice Izon						18		

Tableau 28 Nombre de passage journalier (en semaine) en fonction de la gare d'origine et de destination (SNCF 2022)

Gare de départ Gare d'arrivée	Les Églisottes	Coutras	Saint Médard de Guizières	Saint Seurin sur L'Isle	Saint Denis de Pile	Libourne	Vayres	Saint Sulpice Izon
Les Églisottes						6:15 19:19		
Coutras						6:15 21:53		
Saint Médard de Guizières						6:28 21:53		
Saint Seurin sur L'Isle						6:28 21:53		
Saint Denis de Pile						6:15 20:39		
Libourne	7:23 19:38	5:38 19:44	5:32 20:49	05:28 20:45	6:52 19:51		6:58 22:26	6:53 22:21
Vayres						5:52 20:20		
Saint Sulpice Izon						5:52 20:20		

Tableau 29 Amplitude horaire* (en semaine) en fonction de la gare d'origine et de destination
*Premier et dernier horaire de passage en gare de départ (SNCF 2022)

L'offre ferroviaire interne au territoire paraît pertinente pour les déplacements domicile-travail.

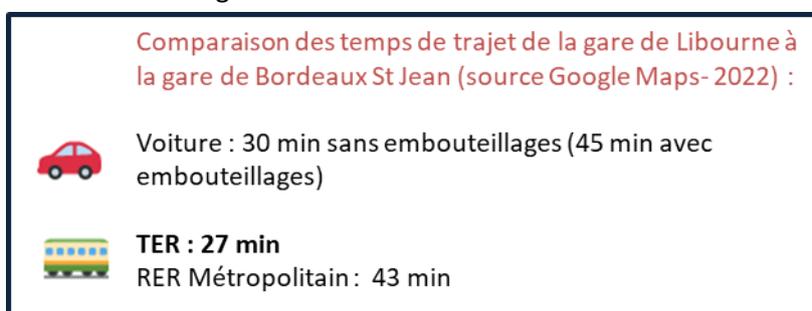
- La Communauté d'Agglomération de La Cali profite d'une offre ferroviaire interne très satisfaisante.
- Elle **bénéficie des grandes lignes bordelaises**, notamment Bordeaux-Limoges, Bordeaux-Angoulême ou Bordeaux-Bergerac, ce qui permet de desservir la majorité des gares du territoire.
- Le RER Métropolitain permet également de relier plusieurs gares au sein même de La Cali : Saint Sulpice Izon, Vayres et Libourne.
- Les amplitudes horaires sont également intéressantes pour les déplacements internes : le premier départ vers Libourne est à 5:28 (depuis Saint-Seurin) et le dernier à 22:26 (depuis Vayres). **Cette amplitude horaire permet de répondre à de nombreux besoins de déplacements journaliers.**
- Il est également important de noter que l'offre ferroviaire ne connaît pas de changement d'horaires ou de fréquence en période de vacances scolaires¹².

→ En définitive, l'offre présente sur le territoire de La Cali permet de répondre à de nombreux motifs de déplacements au sein même du territoire. La commune centre, Libourne, est fréquemment reliée par plusieurs lignes, et bénéficie d'une amplitude horaire importante.

4. La performance de l'offre ferroviaire : une offre concurrentielle de gare à gare

L'offre ferroviaire depuis les grands pôles urbains alentours à La Cali connaît également des disparités :

- **Libourne** bénéficie des mêmes avantages quant au RER Métropolitain, et **Coutras** avec les TER
- En parallèle, **toutes les gares du territoire ont une bonne desserte ferroviaire depuis Bordeaux Métropole**. Cela se traduit par une fréquence importante (excepté pour Les Églisottes et Chalaures) et des amplitudes horaires intéressantes. Cette bonne desserte permet aux habitants de se déplacer aisément depuis la métropole,
- Les déplacements depuis Périgueux sont également intéressants, avec une très forte amplitude horaire et une fréquence élevée.
- En revanche, malgré une bonne fréquence et une amplitude horaire importante, Bergerac n'est connectée qu'à Libourne sur le territoire. Une correspondance est donc nécessaire afin de relier une des 7 autres gares de La Cali.

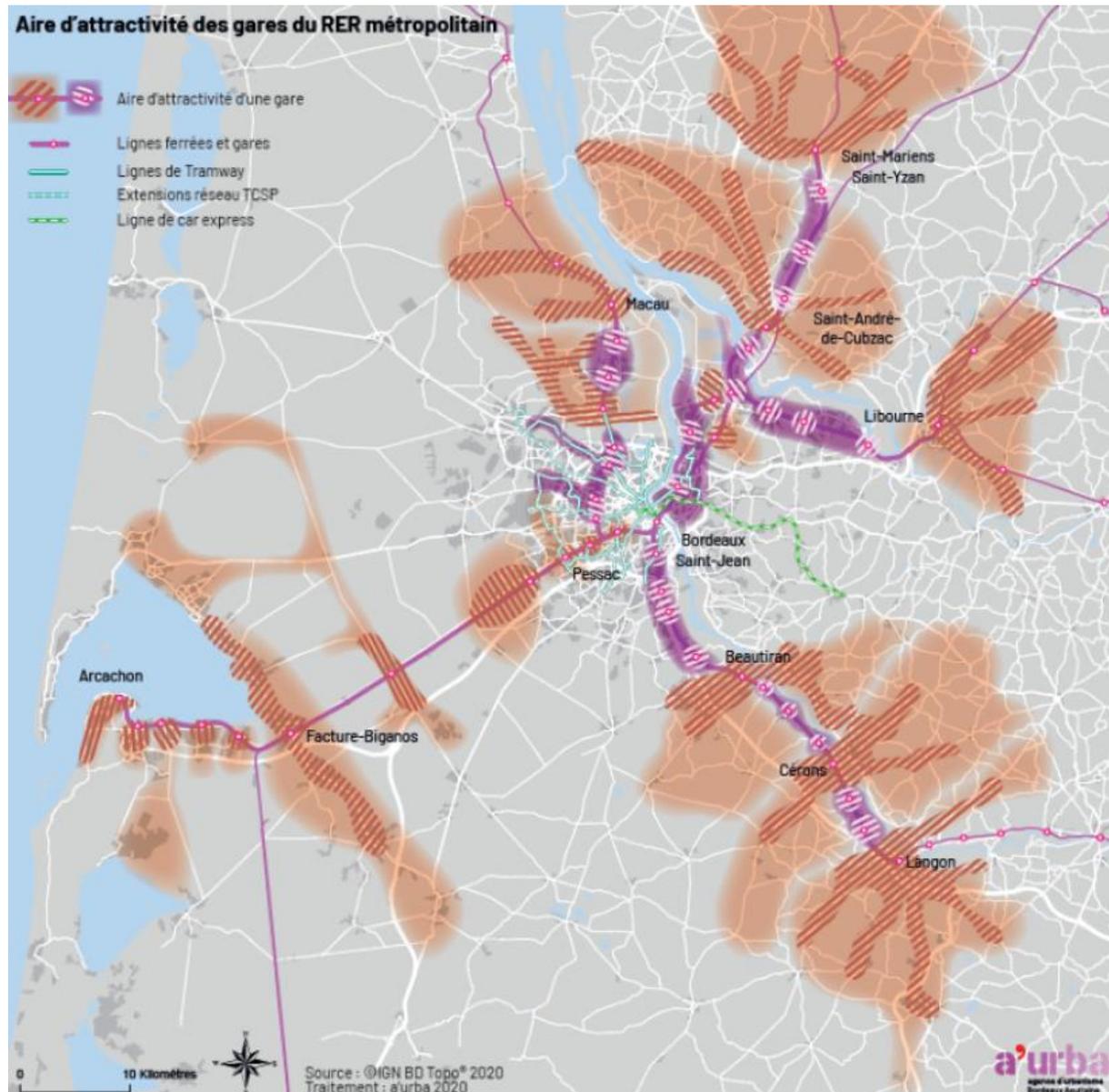


¹² Les données issues de ces tableaux sont valables du 29/09/22 au 10/12/22.

Les autres gares profitent de dessertes convenables permettant aux habitants de relier aisément différents pôles. **La métropole bordelaise reste le pôle urbain le mieux desservi depuis La Cali.**

La couverture territoriale de l'offre ferroviaire

La **densité de population desservie par le RER est très importante** dans un rayon de 1km autour de la **gare de Libourne** : elle se place en 3ème position des gares les mieux dotées en densité sur l'ensemble du département après Bordeaux et Caudéran-Mérignac.



D'ici 2025, la fréquence du RER Métropolitain sera augmentée. Cette hausse de la fréquence va **répondre aux besoins de déplacements toujours plus importants** : entre +17% et +25% de trafic total selon la croissance de l'offre.

L'objectif principal est de favoriser un report modal de la voiture particulière vers le ferroviaire :

- En 2019 : 76 % des trajets vers et depuis Bordeaux sont effectués en voiture et 19 % en RER
- En 2025, cette part pourrait diminuer à 72 % pour la voiture et augmenter à 22 % pour le RER

Une amélioration du nombre de dessertes a été initiée sur ces lignes, avec l'ajout de près d'une centaine de **trains supplémentaires** par semaine depuis 2020 (+ 14% d'offre). De nouveaux horaires ont été mis en place, avec une **amplitude plus importante** et la réduction de creux de service en journée. Ces améliorations se sont également traduites par la mise en place de la **diamétralisation de la ligne Arcachon – Libourne**, pour 32 trains par jour en semaine (soit 1 aller-retour par heure).

5. Une fréquentation des gares en constante augmentation

Depuis plusieurs années, la fréquentation des gares est en hausse pour toutes les gares de La Cali.

- La **dynamique territoriale de l'habitat** en lien avec **l'arrivée de la LGV en 2017** peut expliquer cette hausse générale de fréquentation.
- La gare de **Libourne** qui bénéficie du RER Métropolitain est **la plus fréquentée**.
- Les données 2021, confirment la reprise du trafic en gare même si on n'est pas encore revenu au niveau de 2019.

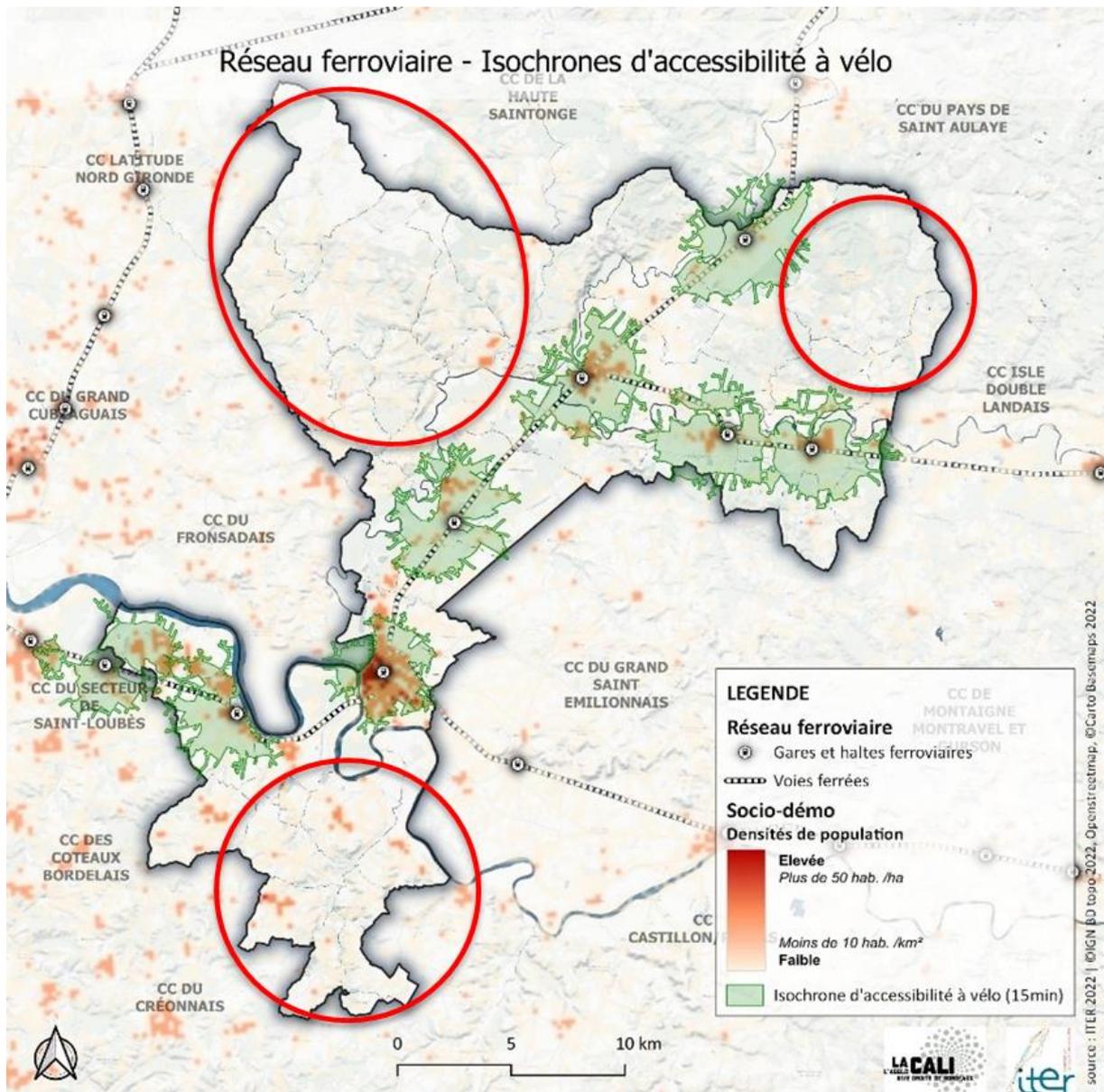
En parallèle, on note **des disparités de fréquentation entre les gares** allant de 21 000 voyageurs/an pour les Eglisottes à 1,5M à Libourne. Ces disparités s'expliquent tant par l'écart du niveau d'offre observé (nombre de trains par jours en gare) que par les densités de population observées dans les aires de chalandise des gares.

	Les Églisottes	Coutras	Saint Médard de Guizières	Saint Seurin sur L'Isle	Saint Denis de Pile	Libourne	Vayres	Saint Sulpice Izon
Total voyageurs 2021	16 819	346 821	48 929	108 890	29 527	1 311 984	44 823	85 894
Total voyageurs 2020	18 059	273 994	32 864	86 773	24 752	986 092	32 356	69 344
Total voyageurs 2019 (% par rapport à 2017)	21 979 (+43%)	376 331 (+7,7%)	38 870 (-5,5%)	117 350 (-4%)	36 759 (+46%)	1 468 974 (+10,5%)	46 569 (+97,5%)	97 161 (+88,6%)
Total voyageurs 2018	17 957	338 056	36 412	109 771	27 509	1 239 181	32 246	69 468
Total voyageurs 2017	15 364	349 278	41 114	122 325	25 184	1 329 200	23 578	51 529

6. La problématique des passages à niveau et leurs aménagements

Le réseau ferré de La Cali bénéficie de nombreux aménagements de sécurité sur les passages à niveau :

- De nombreux ponts et tunnels ont été mis en place sur la ligne Saint-Sulpice-Izon, Libourne, Les Églisottes, ce qui permet **de garantir un niveau de sécurité élevé** pour tous les modes de déplacement (marche, cycle, voiture, ...) qui souhaitent traverser la voie ferrée.
- Ces **aménagements** étaient **nécessaires** dans le cadre de la **mise en place du RER Métropolitain** et de sa haute fréquence de fonctionnement.

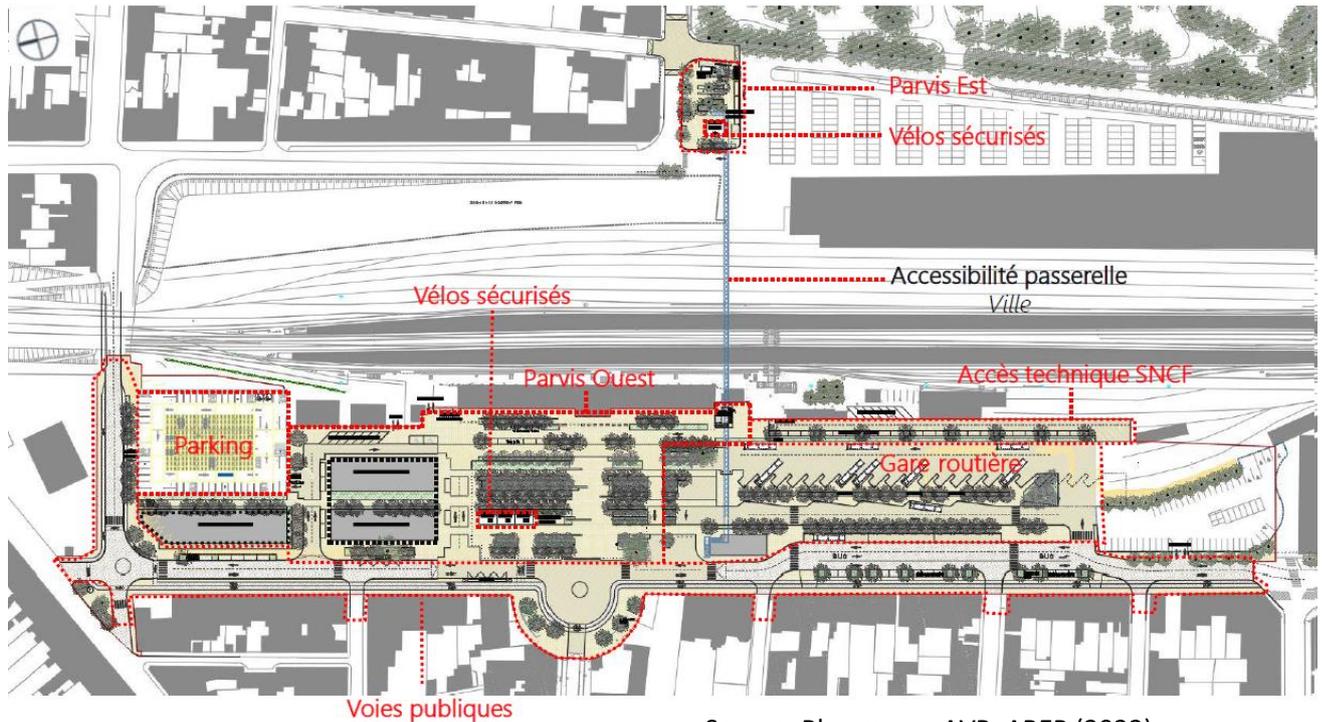


8. Le Pôle d'échange multimodal de Libourne, une porte d'entrée et de sortie essentielle du territoire

La gare de Libourne va subir de nombreuses transformations dans les prochaines années. Le projet de créer un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) sur Libourne est lancé et devrait se terminer fin 2026.

Ce projet sera découpé en 4 phases de travaux pour un coût estimatif total de près de 21M d'euros.

Le financement sera porté par l'Etat (1,4 million d'euros), la Région Nouvelle Aquitaine (20 % du montant des travaux hors foncier et ouvrage payant) et par d'autres acteurs non encore définis et pour lesquels les discussions sont en cours : Contrat de Plan Etat-Région (CPER) Mobilité, Bordeaux Métropole, FEDER (fond européen de développement régional), La Cali, le Département de la Gironde, EPCI voisines, Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités.



Source: Plan masse AVP_AREP (2022)

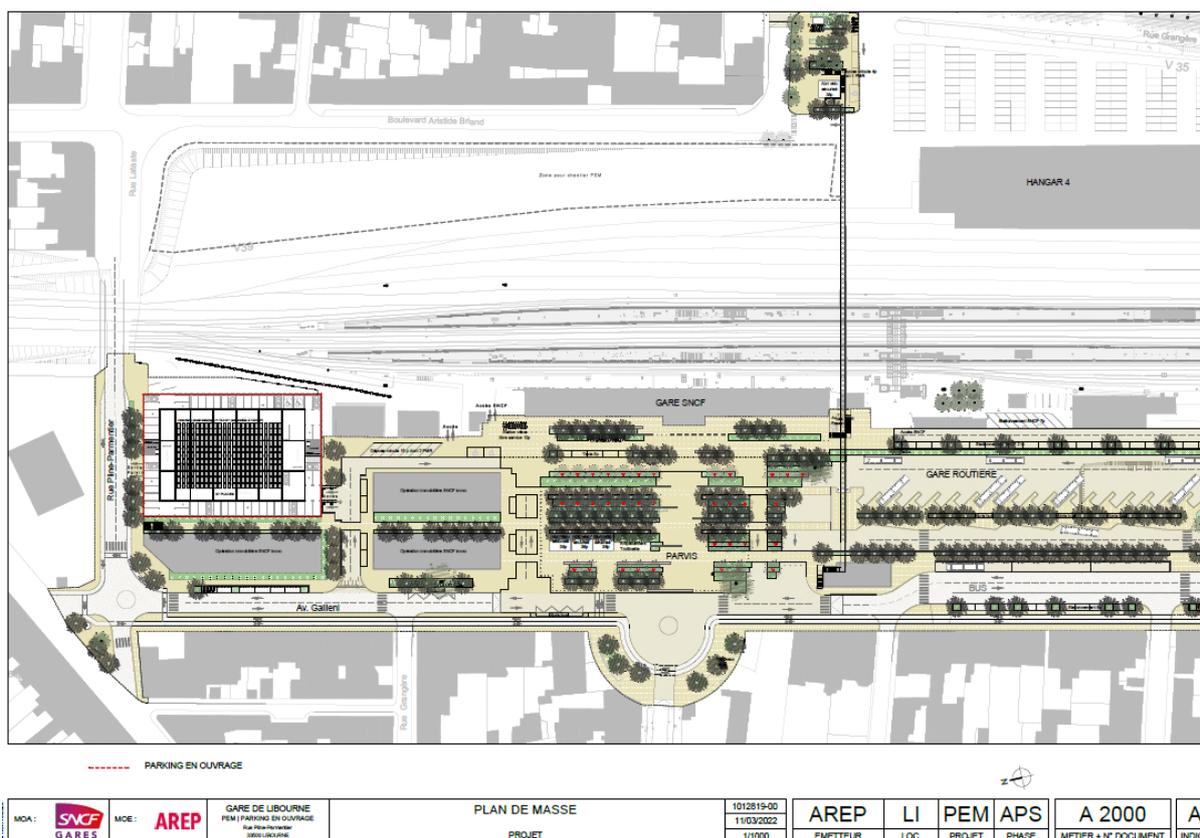
Les principales transformations :

- La modification des fonctions du parvis ouest (entrée de la gare) : le parvis actuel de la gare SNCF sera libéré de tout stationnement.
- La gare routière sera retravaillée (livraison mi-2026) : 26 quais indépendants avec une modification des logiques circulatoires.
- La construction d'un parking-silo (livraison fin 2025) : Parking en ouvrage de 3 étages et un sous-sol avec 2 solutions pour la construction et l'exploitation :
 - Une Délégation de Service Public (DSP) pour la construction et l'exploitation ;
 - Une Délégation de Service Public (DSP) pour l'exploitation seulement (construction par un aménageur).
 - D'autres interrogations se posent quant à l'intégration tarifaire de ce futur parking : gratuité totale, gratuité partielle, ou absence de gratuité.

Des enjeux pour le rabattement cyclable dans le projet de PEM

- Zones de stationnement vélo : l'offre de stationnement prévue est de 20 places en stationnement libre (sur les parvis Est et Ouest) et d'atteindre à terme un volume de 150 places sécurisées¹³,
- Aménagement d'une piste cyclable bi-directionnelle le long de l'Av. Gallieni, côté Bastide, qui va générer de nombreuses traversées en direction de la gare et du parvis ... Une seule traversée matérialisée
- Absence de jalonnement et de matérialisation des circulations des vélos sur le parvis de la gare

¹³ Source : Dossier Avant Projet, « PIECES ECRITES NOTICE TECHNIQUE VRD » datant du 02/2022, SNCF Gare & connexions et AREP (Aménagement Recherche Pôles d'Echanges).



Des compléments sont disponibles dans l'annexe "BML_BIAG_Annexes_VoletsMobilité" à la rubrique accessibilités des gares (pp16 et 23).

C. L'ANALYSE DE L'OFFRE DE MOBILITÉ: LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC CALIBUS

1. Présentation générale de l'offre calibus

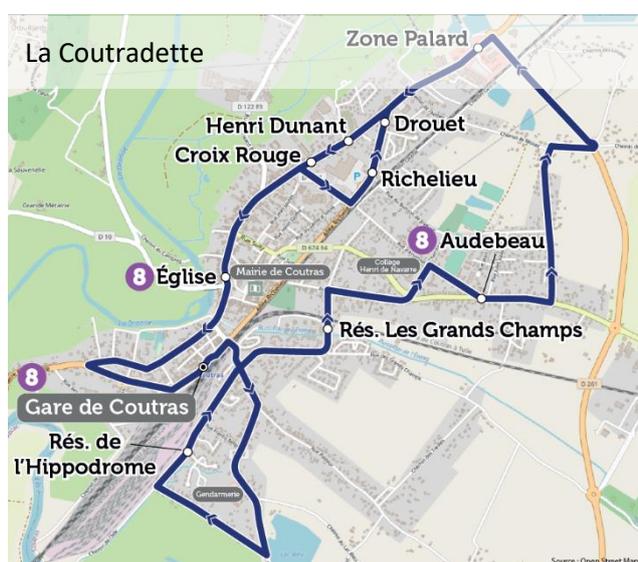
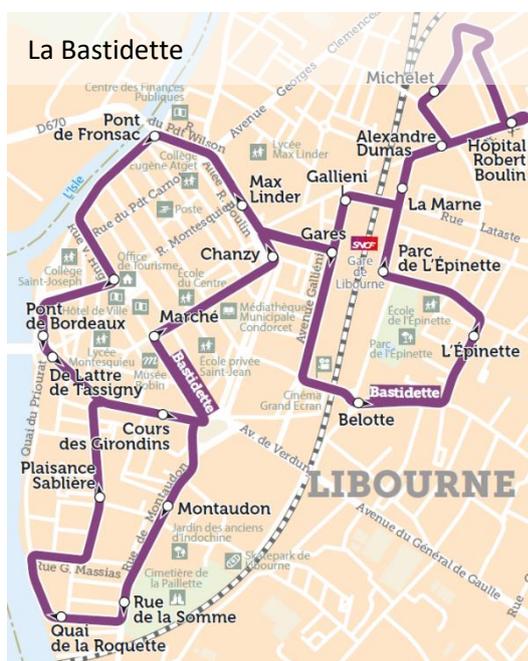
Le réseau CALIBUS a connu des évolutions substantielles depuis l'adoption du Schéma Directeur des Transports Collectifs en 2018. Auparavant centré sur la ville de Libourne, il a été étendu à l'ensemble du territoire de la CALI avec une structuration en réseau de lignes urbaines, non urbaines et à la demande. Ses lignes ont été pensées, dans un esprit de rectitude, pour proposer des temps de parcours « acceptables », notamment pour les publics actifs éventuellement motorisés. Il s'agit d'un réseau **entièrement gratuit (excepté le service Transport des Personnes à Mobilité Réduite, TPMR), structuré de la façon suivante :**

- 1- Un **réseau urbain centré sur le pôle libournais** avec des extensions vers St-Denis de Pile, les Billaux, Guîtres et Pomerol, composé de 4 lignes **et 2 navettes urbaines à Libourne et Coutras.**
- 2- Un **réseau non urbain** organisé en étoile autour de Libourne, qui dessert les principales polarités et densités de population du territoire le long des axes structurants au sud et au nord du territoire avec 5 lignes régulières
- 3- **5 secteurs de desserte en Transport de Proximité à la demande (CALIBUS+),** service gratuit, comme le reste du réseau, permettant la desserte des hameaux en rabattement vers les arrêts des lignes régulières (plus 10 points de rabattements), vers les centres-bourgs, les gares, etc.. Il fonctionne du lundi au samedi de 7h30 à 18h30.

- 4- Un **service de TPMR (CALIBUS+)**, ouvert aux personnes en situation de handicap, en perte d'autonomie temporaire, ou aux personnes âgées de plus de 75 ans. Il permet d'effectuer des déplacements en porte-à-porte sur l'ensemble du territoire de La Cali, du lundi au dimanche, de 7h à 20h, pour un tarif unique de 2€, ce qui rend l'offre très attractive au vu des déplacements qu'elle permet d'effectuer.
- 5- Une offre de **transports scolaires** divisée en 4 secteurs. Les marchés scolaires, à date (mai 2023) sont en cours de renouvellement.

2. Présentation du réseau urbain autour de 4 lignes

Deux Navettes desservent Libourne appelée « la Bastidette » et Coutras appelée la « Coutradette » : un véhicule assure un circuit en rotation avec une fréquence de passage toutes les 40 à 45 minutes entre 6h et 19h sur les deux villes. Elles assurent la desserte des gares, des centralités et secteurs commerçants et équipements majeurs (hôpital par exemple) tout en allant desservir les quartiers dans un périmètre permettant un temps de circuit contenu et donc une rotation à fréquence attractive.

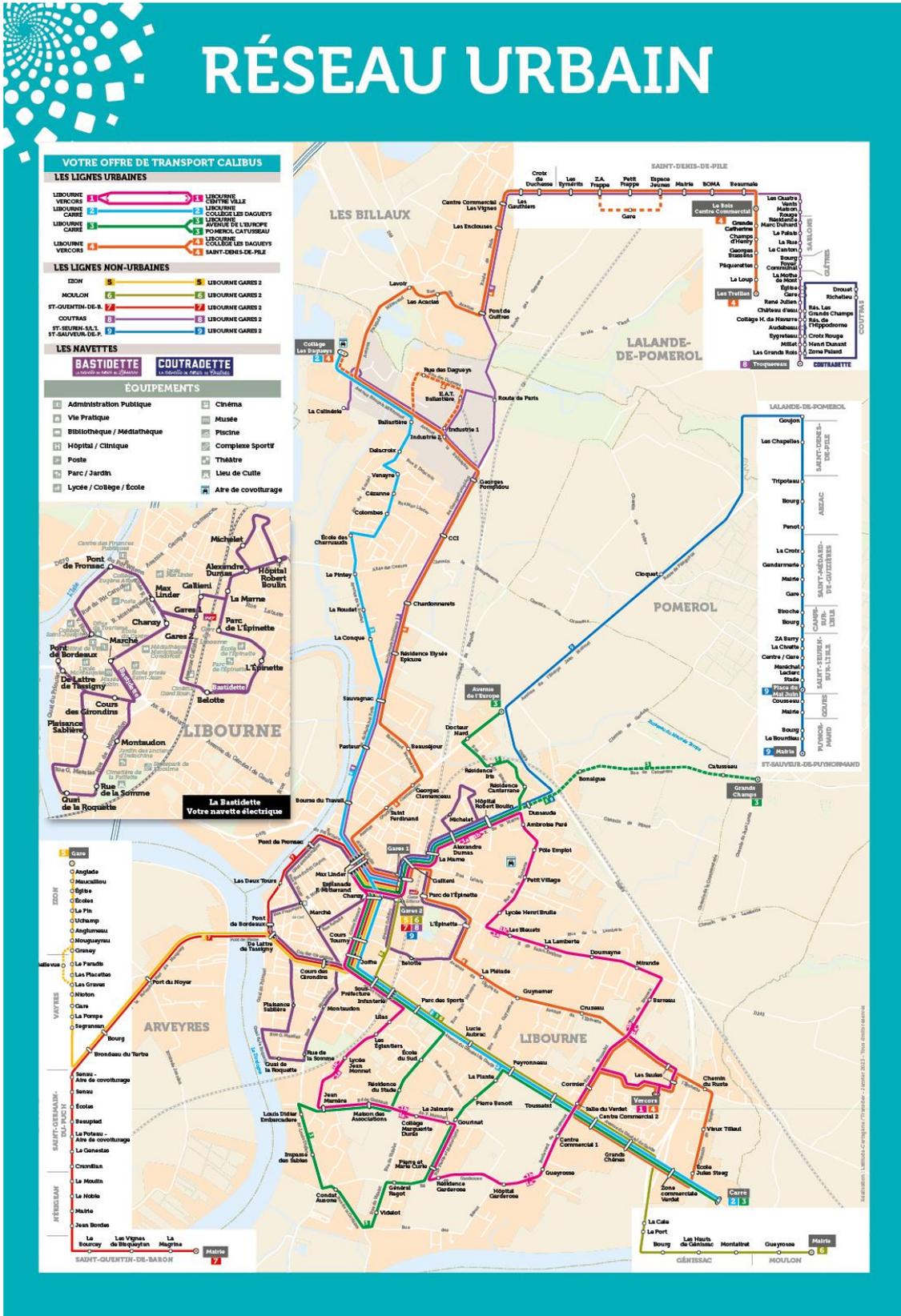


Ligne 1 : Ligne en boucle, desserte des établissements scolaires, pôle emploi, Bastide (Cours Tourny)
Offre : Toutes les **35 minutes** de **6h30 à 20h**

Ligne 2 : Transversale Nord-Sud, établissements scolaires, équipements sportifs, zone commerciale, Bastide, gare, Les Dagueys.
Offre : Toutes les **30 minutes** de **7h à 20h**

Ligne 3 : Transversale, desserte secteur du cimetière, zone commerciale, gare, bastide, équipements sportifs, extension à Pomerol
Offre : Toutes les 40 minutes de 7h à 19h30 + 6 Allers-Retours (AR) /j vers Pomerol

Ligne 4 : Transversale nord-sud, zone commerciale, gares de Libourne et Saint-Denis de Pile, les Dagueys, extension à Saint-Denis de Pile.
Offre : Toutes les 40 minutes de 6h à 20h + 10 Allers-Retours (AR) /j vers Saint-Denis de Pile.



Source : <https://www.calibus.fr/>

3. Les temps de parcours comparés avec la voiture légère particulière¹⁴ :

Itinéraire sur la ligne	Temps CaliBus	Temps VP* ¹⁵
Ligne 1 : Vercors > Gare	19 minutes	6 – 10 minutes
Ligne 2 : Dagueys > Carré	31 minutes	10 – 18 minutes
Ligne 3 : Carré > Gymnase Jean Mamère	11 minutes	6 – 9 minutes
Ligne 4 : St-Denis de P. (Les Treilles) > Esplanade F. Mitterrand	30 minutes	16 – 24 minutes

En moyenne, les temps de parcours sur le réseau sont 30 à 50% supérieurs à la voiture particulière. Pour autant, la consistance de l'offre (amplitude et cadencement) rend le service attractif pour une partie des actifs motorisés du territoire (cf. ci-après – analyse de l'enquête origine-destination).

4. Présentation du réseau non urbain autour de 4 lignes

Ligne 5 : 8AR /j de 7h30 à 20h

Izon <> Vayres (gare) <> Arveyres (covoiturage) <> Libourne (gare)

Ligne 6 : 3AR /j de 7h à 19h

Moulon <> Génissac <> Libourne (gare)

Ligne 7 : 3AR /j de 8h à 20h

Saint-Quentin-de-Baron <> Nérigean <> St-Germain-du-Puch <> Arveyres (covoiturage) <> Libourne (gare)

Ligne 8 : 8AR /j de 6h30 à 20h3

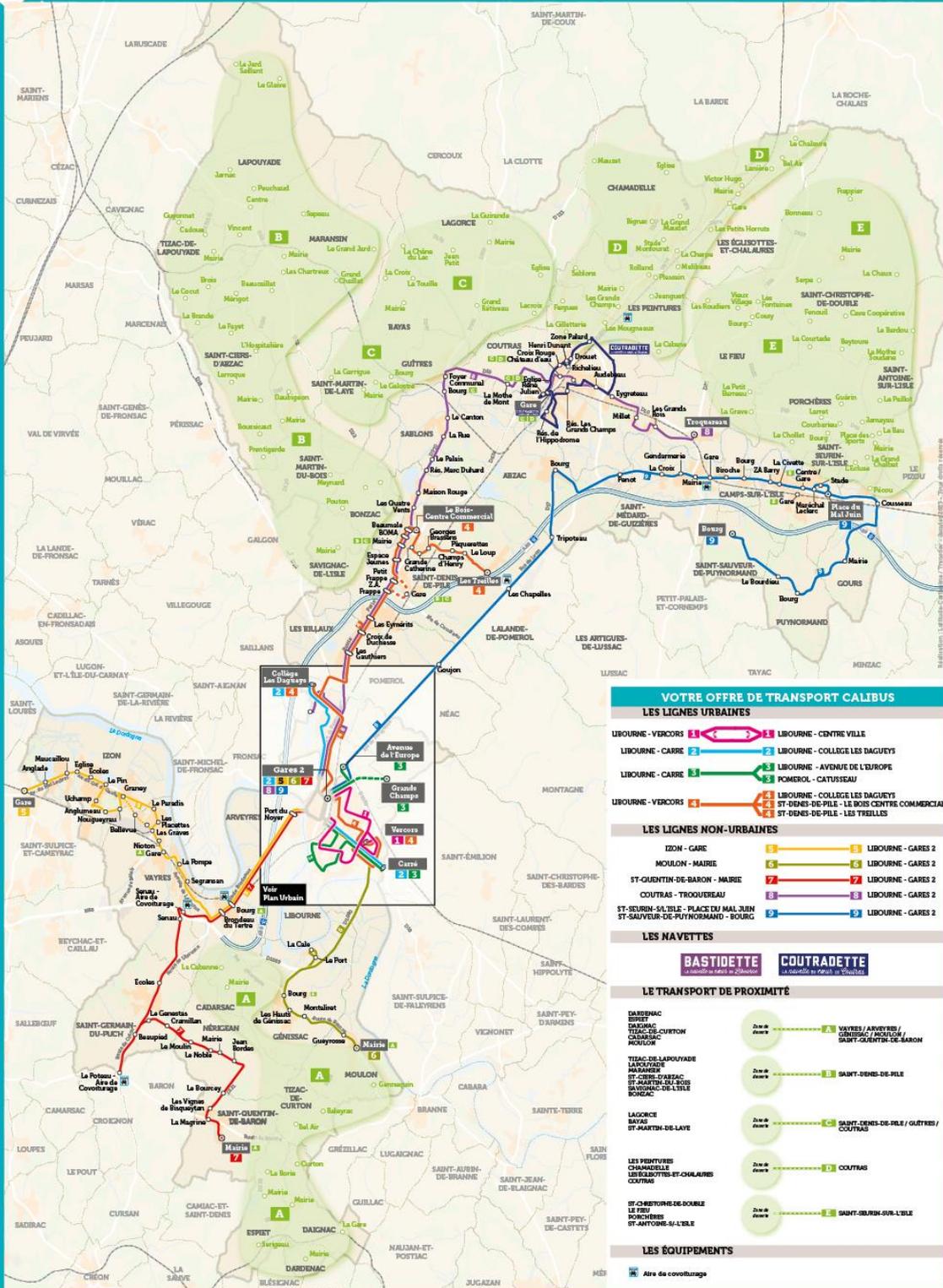
Coutras (gare) <> Sablons <> St-Denis de P. <> Les Billaux <> Libourne (gare)

Ligne 9 : 8AR /j de 7h à 19h30 + 3AR vers St-Sauveur de Puynormand

St-Sauveur de Puynormand <> Puynormand <> Gours <> St-Seurin-sur-L'Isle <> Camps-sur-L'Isle <> St-Médard-de-Guizières (gare) <> Abzac <> Lalande-de-Pomerol <> Pomerol <> Libourne (gare)

¹⁵ Estimation temps de parcours Google Maps (calcul réalisé sur une base de situation moyenne : les temps de trajet GoogleMaps prennent en compte une moyenne de référence de temps de trajet pour une même période)

RÉSEAU NON-URBAIN



Les temps de parcours comparés avec la voiture légère particulière :

Itinéraire sur la ligne	Temps CaliBus	Temps VP ¹⁶
Ligne 5 : Vayres (Les Graves) > Libourne (Chanzy)	20 minutes	18 – 25 minutes
Ligne 6 : Moulon (Mairie) > Libourne (Gare)	28 minutes	14 – 24 minutes
Ligne 7 : St-Quentin de B. (Mairie) > Libourne (Gare)	38 minutes	18 – 30 minutes
Ligne 8 : Coutras (Gare) > Libourne (Gare)	48 minutes	20 – 30 minutes
Ligne 9 : St-Seurin sur l'Isle (centre) > Libourne (Gare)	40 minutes	26 – 40 minutes

En dehors de la ligne 8, les écarts de temps de parcours entre CALibus et voiture particulière sont moins importants sur les lignes non urbaines que sur les lignes urbaines. Cela s'explique par leur tracé très peu sinueux les rendant attractives de ce point de vue.

5. analyse et Synthèse des correspondances CALIBUS - Train

Ligne 5 : les correspondances sont essentiellement possibles au niveau de la gare de Libourne (12 services sur 19),

Ligne 6 : L'ensemble des services de la ligne (les 3 allers-retours) permettent une correspondance bus-train à la gare de Libourne

Ligne 7 : 5 des 6 services de la ligne (cumul aller-retour) sont en correspondance avec le train à la gare de Libourne

Ligne 8 : Très peu de correspondances possibles au niveau de la gare de Coutras (3 sur 16 services) et seulement la moitié des services en correspondance à la gare de Libourne, bien qu'il s'agisse des trains du matin et du soir dans le sens de rabattement vers Bordeaux.

Ligne 9 : Très peu de correspondances possibles sur les gares intermédiaires de la ligne au niveau de Saint-Seurin-sur-L'Isle et Saint-Médard de Guizières, notamment les trains du matin en rabattement vers Bordeaux qui ne sont pas couverts. Une correspondance assez bonne en gare de Libourne notamment pour des usages de navetteurs en rabattement vers la métropole bordelaise. Avec une bonne couverture des trains du matin et du soir.

Correspondance < 15 mn

Correspondance > 15 mn

¹⁶ Estimation temps de parcours Google Maps

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

5 IZON GARE ▶ LIBOURNE GARES

Horaires SNCF

7:50	8:23	//	10:23	11:23	12:23	15:23	16:23	18:22
------	------	----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Gare 07:57 09:12 09:52 10:42 11:42 13:22 15:52 17:05 18:35

IZON	Maucaillou	07:59	09:14	09:54	10:44	11:44	13:24	15:54	17:07	18:37
	Eglise	08:00	09:15	09:55	10:45	11:45	13:25	15:55	17:08	18:38
	Ecoles	08:01	09:16	09:56	10:46	11:46	13:26	15:56	17:09	18:39
	Le Pin	08:02	09:17	09:57	10:47	11:47	13:27	15:57	17:10	18:40
	Uchamp	08:03	09:18	09:58	10:48	11:48	13:28	15:58	17:11	18:41
	Anglumeau	08:05	09:20	10:00	10:50	11:50	13:30	16:00	17:12	18:43
	Nougeyrou	08:06	09:21	10:01	10:51	11:51	13:31	16:01	17:13	18:44
	Graney	08:07	09:22	10:02	10:52	11:52	13:32	16:02	17:14	18:45
	Le Paradis	08:09	09:24	10:04	10:54	11:54	13:34	16:04	17:15	18:47
	Les Placettes	08:10	09:25	10:05	10:55	11:55	13:35	16:05	17:16	18:48
	Bellevue								17:16	
LIBOURNE	Les Graves	08:12	09:27	10:07	10:57	11:57	13:37	16:07	17:18	18:50
VAIRES	Niorton	08:14	09:29	10:09	10:59	11:59	13:39	16:09	17:20	18:52

Gare 08:15 09:30 10:10 11:00 12:00 13:40 16:10 17:21 18:53

Horaires SNCF

8:31	//	10:31	11:31	12:31	14:31	16:31	17:31	19:31
------	----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Gares 2 08:34 09:49 10:29 11:19 12:19 13:59 16:29 17:41 19:12

Horaires SNCF

8:49	09:53	10:54	11:25	12:25	14:22	16:56	17:56	19:14
------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

5 LIBOURNE GARES ▶ IZON GARE

Horaires SNCF

7:03	8:05	8:42	09:41	10:42	12:27	14:26	16:02	17:41	18:50
------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Gares 2 07:10 08:30 09:10 09:55 10:45 12:35 15:00 16:10 17:50 18:55

LIBOURNE	Millemard	07:10	08:30	09:10	09:55	10:45	12:35	15:00	16:10	17:50	18:55
	Cours Tourmy	07:15	08:34	09:14	09:59	10:49	12:39	15:04	16:14	17:54	18:59
	Joffre	07:16	08:35	09:15	10:00	10:50	12:40	15:05	16:15	17:55	19:00
	Cours des Girondins	07:17	08:36	09:16	10:01	10:51	12:41	15:06	16:16	17:56	19:01
	De Lattre de Tassigny	07:19	08:37	09:17	10:02	10:52	12:42	15:07	16:17	17:57	19:02
VAIRES	Port du Noyer	07:21	08:38	09:18	10:03	10:53	12:43	15:08	16:18	17:58	19:03
	Bourg	07:26	08:42	09:22	10:07	10:57	12:47	15:12	16:22	18:02	19:07

Horaires SNCF

7:28	8:28	//	//	10:28	12:28	14:28	16:28	17:54	18:28
------	------	----	----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Gare 07:33 08:50 09:30 10:15 11:05 12:55 15:20 16:30 18:10 19:15

VAIRES	Niorton	07:34	08:51	09:31	10:16	11:06	12:56	15:21	16:31	18:11	19:16
	Les Graves	07:35	08:53	09:33	10:18	11:08	12:58	15:23	16:33	18:13	19:18
	Bellevue	07:36									
	Les Placettes	08:55	09:35	10:20	11:10	13:00	15:25	16:35	18:15	19:20	
	Le Paradis	08:56	09:36	10:21	11:11	13:01	15:26	16:36	18:16	19:21	
	Graney	08:58	09:38	10:23	11:13	13:03	15:28	16:38	18:18	19:23	
	Nougeyrou	07:37	08:59	09:39	10:24	11:14	13:04	15:29	16:39	18:19	19:24
	Anglumeau	07:38	09:01	09:41	10:26	11:16	13:06	15:31	16:41	18:21	19:26
	Uchamp	07:40	09:02	09:42	10:26	11:17	13:07	15:32	16:42	18:22	19:27
IZON	Le Pin	07:42	09:03	09:43	10:28	11:18	13:08	15:33	16:43	18:23	19:28
	Ecoles	07:44	09:04	09:44	10:29	11:19	13:09	15:34	16:44	18:24	19:29
	Eglise	07:46	09:05	09:45	10:30	11:20	13:10	15:35	16:45	18:25	19:30

Gare 07:50 09:12 09:52 10:37 11:27 13:17 15:42 16:52 18:32 19:37

Horaires SNCF

8:06	//	10:36	//	11:36	13:36	16:36	17:07	18:36	20:36
------	----	-------	----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

6 LIBOURNE GARES ▶ MOULON MAIRIE

DU LUNDI AU SAMEDI (HORS JOURS FERIES)

LaS	LaS	LaS
-----	-----	-----

Horaires SNCF

13:11	16:51	18:02
-------	-------	-------

Gares 2 13:25 17:05 18:05

LIBOURNE	Parc des Sports	13:29	17:09	18:09
	Lucie Aubrac	13:30	17:10	18:10
	Peyronneau	13:31	17:11	18:11
	Toussaint	13:32	17:12	18:12
	Centre Commercial 2	13:33	17:17	18:13
	Grands Chênes	13:34	17:19	18:14
	Le Port	13:39	17:24	18:19
GÉNISSAC	La Cale	13:40	17:26	18:20
	Bourg	13:44	17:30	18:24
	Les Hauts de Génissac	13:46	17:32	18:26
	Montaliret	13:47	17:33	18:27
MOULON	Gueyrosse	13:49	17:35	18:29
	Mairie	13:51	17:37	18:31

6 MOULON MAIRIE ▶ LIBOURNE GARES

DU LUNDI AU SAMEDI (HORS JOURS FERIES)

LaV	S	LaV	S	LaS
-----	---	-----	---	-----

MOULON	Mairie	06:45	08:00	08:25	09:25	14:00
	Gueyrosse	06:46	08:01	08:26	09:26	14:01
	Montaliret	06:48	08:03	08:28	09:28	14:03
GÉNISSAC	Les Hauts de Génissac	06:49	08:04	08:29	09:29	14:04
	Bourg	06:51	08:06	08:31	09:31	14:06
	Le Port	06:54	08:09	08:35	09:34	14:09
	La Cale	06:55	08:10	08:36	09:35	14:10
	Grands Chênes	07:01	08:17	08:44	09:42	14:17
	Centre Commercial 2	07:02	08:18	08:45	09:43	14:18
	Toussaint	07:03	08:19	08:46	09:44	14:19
LIBOURNE	Peyronneau	07:04	08:20	08:47	09:45	14:20
	Lucie Aubrac	07:05	08:21	08:48	09:46	14:21
	Parc des Sports	07:06	08:22	08:49	09:47	14:22

Gares 2 07:10 08:26 08:53 09:51 14:25

Horaires SNCF

07:17	08:49	14:22
-------	-------	-------

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

7 LIBOURNE GARES ▶ SAINT-QUENTIN-DE-BARON MAIRIE

Horaires SNCF

DU LUNDI AU SAMEDI (HORS JOURS FÉRIÉS)
LAs LAs LAs

Gares 2		12:05	17:55	19:00
LIBOURNE	Les Deux Tours	12:11	18:01	19:06
	Pont de Bordeaux	12:12	18:02	19:07
SAINT-QUENTIN-DE-BARON	Port du Noyer	12:14	18:04	19:09
	Bourg	12:18	18:08	19:13
VAYRES	Senau - Aire de Covoiturage	12:21	18:11	19:16
	Senau	12:21	18:11	19:16
SAINT-GERMAIN-DU-PUCH	Ecoles	12:24	18:14	19:19
	Le Poteau - Aire de covoiturage	12:28	18:18	19:23
NERIGEAN	Beaupied	12:30	18:20	19:25
	Le Genestas	12:31	18:21	19:26
SAINT-QUENTIN-DE-BARON	Cramillan	12:32	18:22	19:27
	Le Moulin	12:34	18:24	19:29
NERIGEAN	Le Noble	12:35	18:25	19:30
	Mairie	12:36	18:26	19:31
SAINT-QUENTIN-DE-BARON	Jean Bordes	12:37	18:27	19:32
	Le Bourcey	12:38	18:28	19:33
SAINT-QUENTIN-DE-BARON	Les Vignes de Bisqueyran	12:39	18:29	19:34
	La Magrine	12:41	18:31	19:36
SAINT-QUENTIN-DE-BARON MAIRIE	Mairie	12:43	18:33	19:38

7 SAINT-QUENTIN-DE-BARON MAIRIE ▶ LIBOURNE GARES

Horaires SNCF

DU LUNDI AU SAMEDI (HORS JOURS FÉRIÉS)
LaV S LaV S LaS

Gares 2		08:00	09:00	10:00	11:35	13:21
SAINT-QUENTIN-DE-BARON	Mairie	07:22	08:22	09:22	10:57	12:43
	La Magrine	07:24	08:24	09:24	10:59	12:45
SAINT-QUENTIN-DE-BARON	Les Vignes de Bisqueyran	07:26	08:26	09:26	11:01	12:47
	Le Bourcey	07:27	08:27	09:27	11:02	12:48
NERIGEAN	Jean Bordes	07:29	08:29	09:29	11:04	12:50
	Mairie	07:30	08:30	09:30	11:05	12:51
NERIGEAN	Le Noble	07:31	08:31	09:31	11:06	12:52
	Le Moulin	07:32	08:32	09:32	11:07	12:53
SAINT-GERMAIN-DU-PUCH	Cramillan	07:34	08:34	09:34	11:09	12:55
	Le Genestas	07:35	08:35	09:35	11:10	12:56
SAINT-GERMAIN-DU-PUCH	Le Poteau - Aire de Covoiturage	07:38	08:38	09:38	11:13	12:59
	Beaupied	07:40	08:40	09:40	11:15	13:01
VAYRES	Ecoles	07:42	08:42	09:42	11:17	13:03
	Senau	07:45	08:45	09:45	11:20	13:06
VAYRES	Senau - Aire de Covoiturage	07:45	08:45	09:45	11:20	13:06
	Bourg	07:48	08:48	09:48	11:23	13:09
VAYRES	Port du Noyer	07:52	08:52	09:52	11:27	13:13
	De Laitre de Tassigny	07:54	08:54	09:54	11:29	13:15
LIBOURNE	Cours des Girondins	07:55	08:55	09:55	11:30	13:16
	Joffre	07:56	08:56	09:56	11:31	13:17
LIBOURNE GARES	Cours Toumy	07:57	08:57	09:57	11:32	13:18

8 LIBOURNE GARES ▶ COUTRAS TROQUEREAU

Horaires SNCF

07:46 | 09:04 | 12:34 | 13:36 | 14:51 | 16:35 | 18:24 | 19:02

Gares 2		07:50	09:20	12:50	13:45	15:15	16:40	18:30	19:10
LIBOURNE	Max Linder	07:52	09:22	12:52	13:47	15:17	16:43	18:32	19:12
	Bourse du Travail	07:54	09:24	12:53	13:48	15:18	16:44	18:33	19:13
	Pasteur	07:55	09:25	12:54	13:49	15:19	16:45	18:34	19:14
	Sauvagnac	07:56	09:26	12:55	13:50	15:20	16:46	18:36	19:15
	Résidence Elysée Epicure	07:57	09:27	12:56	13:51	15:21	16:47	18:37	19:16
	Chardonnerets	07:58	09:27	12:56	13:52	15:22	16:48	18:38	19:17
	CCI	08:00	09:29	12:57	13:53	15:23	16:50	18:39	19:19
	Georges Pompidou	08:01	09:30	12:58	13:54	15:24	16:51	18:40	19:20
	Route de Paris	08:02	09:31	12:59	13:55	15:25	16:52	18:41	19:21
	La Calinésie (Centre Aquatique)				13:57				19:23
	Pont de Guîtres	08:03	09:32	13:00	14:00	15:26	16:53	18:42	19:26
	Les Enclouses	08:03	09:33	13:01	14:01	15:27	16:54	18:43	19:27
	Centre Commercial Les Vignes	08:04	09:34	13:02	14:02	15:28	16:55	18:44	19:28
	Les Gauthiers	08:05	09:34	13:02	14:03	15:28	16:56	18:45	19:29
	Croix de Duchesse	08:06	09:35	13:03	14:03	15:29	16:57	18:46	19:30
Les Eymerts	08:06	09:36	13:04	14:04	15:30	16:58	18:47	19:31	
COUTRAS	Le Canton	08:16	09:45	13:17	14:16	15:47	17:16	19:00	19:45
	Bourg	08:20	09:51	13:19	14:18	15:46	17:14	19:02	19:45
	Foyer Communal	08:21	09:52	13:20	14:19	15:47	17:15	19:03	19:46
	La Mothe de Mont	08:25	09:56	13:24	14:23	15:51	17:19	19:07	19:49

Horaires SNCF

07:57 | 09:02 | 13:24 | // | 15:02 | 17:02 | 19:02 | 19:23

Gare		08:32	10:02	13:29	14:30	15:57	17:25	19:13	19:54
COUTRAS	Centre Commercial Les Vignes	08:33	10:03	13:30	14:31	16:00	17:28	19:16	19:58
	Collège H. de Navarre	08:37	10:07	13:33	14:34	16:01	17:29	19:17	19:57
	Audebeau	08:38	10:08	13:34	14:35	16:02	17:31	19:19	19:58
	Eygreteau	08:40	10:10	13:36	14:37	16:04	17:32	19:20	20:01
	Milliet	08:41	10:11	13:37	14:38	16:05	17:33	19:21	20:02
	Les Grands Rois	08:43	10:12	13:39	14:41	16:07	17:35	19:23	20:04
	Troquereau	08:48	10:15	13:41	14:44	16:10	17:37	19:25	20:06

8 COUSTRAS TROQUEREAU ▶ LIBOURNE GARES

		DU LUNDI AU SAMEDI (HORS JOURS FÉRIÉS)							
		LaV	LaS						
COUSTRAS	Troquereau	06:40	07:55	09:20	11:05	14:00	15:30	16:50	17:55
	Les Grands Rois	06:43	07:58	09:23	11:08	14:03	15:33	16:53	17:58
	Millet	06:45	08:00	09:25	11:10	14:05	15:35	16:55	18:00
	Eygreteau	06:47	08:03	09:27	11:13	14:07	15:37	16:57	18:02
	Audebeau	06:49	08:04	09:28	11:14	14:09	15:39	16:59	18:04
	Collège H. de Navarre	06:50	08:06	09:30	11:16	14:11	15:41	17:00	18:05
	Château d'eau	06:51	08:07	09:31	11:17	14:12	15:42	17:01	18:06
	René Julien	06:54	08:11	09:36	11:21	14:16	15:46	17:06	18:11
Gare		06:55	08:12	09:37	11:22	14:17	15:47	17:08	18:12
Horaires SNCF		07:21	08:22	10:56	13:01	14:56	16:56	17:56	18:36
LE SABLONS comm.	Foyer Communal	07:07	08:26	09:49	11:33	14:28	15:59	17:20	18:25
	Bourg	07:08	08:27	09:50	11:34	14:29	16:00	17:21	18:26
	Le Canton	07:10	08:28	09:51	11:36	14:31	16:01	17:23	18:27
	La Rue	07:11	08:30	09:53	11:37	14:32	16:02	17:24	18:28
	Le Palais	07:12	08:31	09:54	11:38	14:33	16:03	17:25	18:30
	Rés. Marc Duhard	07:13	08:32	09:55	11:39	14:34	16:04	17:26	18:31
	Maison Rouge	07:14	08:33	09:56	11:40	14:35	16:05	17:27	18:32
	Les Quatre Vents	07:15	08:34	09:57	11:41	14:36	16:06	17:28	18:33
LES ESCALAPAPAZES	Pont de Guitres	07:29	08:46	10:09	11:54	14:48	16:18	17:40	18:45
	Route de Paris	07:30	08:47	10:10	11:55	14:49	16:19	17:41	18:46
	La Calinésie (centre aquatique)			10:13		14:52			
	Georges Pompidou	07:31	08:48	10:16	11:56	14:55	16:20	17:42	18:47
	CCI	07:32	08:49	10:17	11:56	14:56	16:21	17:43	18:48
	Chardonnerets	07:34	08:51	10:18	11:58	14:57	16:22	17:44	18:50
	Résidence Elysée Epicure	07:34	08:52	10:19	11:59	14:58	16:23	17:45	18:51
	Sauvagnac	07:35	08:53	10:20	12:00	14:59	16:24	17:47	18:52
LIBOURNE	Pasteur	07:36	08:54	10:21	12:01	15:00	16:25	17:48	18:53
	Bourse du Travail	07:37	08:56	10:22	12:02	15:01	16:26	17:50	18:54
Gares 2		07:43	09:04	10:28	12:08	15:06	16:33	17:58	18:57
Horaires SNCF		07:49	09:08	10:54	12:25	16:25	16:56	18:07	19:14

9 LIBOURNE GARES ▶ ST-SEURIN-SUR-L'ISLE ▶ ST-SAUVEUR-DE-PUYNORMAND

Horaires SNCF		07:11	08:51	10:05	12:04	14:04	15:35	17:35	19:24
Gares 2		07:20	09:00	10:35	12:15	14:15	15:50	17:45	19:40
LIBOURNE	Gaumerit	07:21	09:01	10:36	12:16	14:16	15:52	17:47	19:41
	La Marne	07:21	09:01	10:36	12:16	14:16	15:52	17:47	19:41
	Alexandre Dumas	07:22	09:02	10:37	12:17	14:17	15:53	17:48	19:42
	Hôpital Robert Boulin	07:23	09:03	10:38	12:18	14:18	15:54	17:49	19:43
	Dussaude	07:23	09:04	10:39	12:19	14:19	15:54	17:50	19:43
	Cloquet	07:26	09:05	10:42	12:22	14:22	15:58	17:55	19:47
	Goujon	07:30	09:09	10:46	12:26	14:26	16:02	17:58	19:50
	Les Chapelles	07:35	09:12	10:50	12:31	14:30	16:06	18:00	19:53
ST-DENIS-DE-PILE	Tripoteau	07:38	09:15	10:53	12:34	14:33	16:09	18:04	19:56
	Bourg	07:41	09:18	10:56	12:37	14:36	16:12	18:07	19:59
ABZAC	Penot	07:45	09:22	11:00	12:41	14:40	16:16	18:11	20:03
	La Croix	07:47	09:24	11:02	12:42	14:42	16:18	18:14	20:05
Horaires SNCF		07:07	09:08	//	12:08	13:08	16:08	18:09	20:09
Gare		07:51	09:28	11:06	12:46	14:46	16:23	18:21	20:10
CAMPS-SUR-L'ISLE	Bitroche	07:52	09:29	11:07	12:47	14:47	16:24	18:22	20:11
	Bourg	07:53	09:30	11:09	12:48	14:48	16:25	18:23	20:13
Horaires SNCF		07:11	09:12	//	12:12	13:12	16:12	18:13	20:13
ST-SEURIN-SUR-L'ISLE	Centre / Gare	07:57	09:34	11:13	12:52	14:52	16:29	18:28	20:18
GOURS	Marechal Lecterc	07:58	09:35	11:14	12:53	14:53	16:30	18:29	20:20
	Place du Mal Juin	07:59	09:36	11:14	12:54	14:54	16:31	18:30	20:21
	Stade	08:00	09:38	11:16		14:55			20:22
PUYNORMAND	Cousseau				12:56		16:32	18:31	
	Mairie				13:01		16:37	18:37	
ST-SAUVEUR-DE-PUYNORMAND	Bourg				13:05		16:41	18:41	
	Le Bourdieu				13:07		16:43	18:43	
	Mairie				13:10		16:47	18:45	

9 ST-SAUVEUR-DE-PUYNORMAND ▶ ST-SEURIN-SUR-L'ISLE ▶ LIBOURNE GARES

		DU LUNDI AU SAMEDI (HORS JOURS FÉRIÉS)										
		LaS	LaS	LaS	LaS	LaS	LaS	LaS	LaS	LaS	LaS	
ST-SAUVEUR-DE-PUYNORMAND	Mairie									13:25	16:50	
	PUYNORMAND	Le Bourdieu		06:20							13:30	16:55
		Bourg		06:28							13:33	16:58
	GOURS	Mairie		06:32							13:37	17:02
		Cousseau		06:37							13:43	17:06
Place du Mal Juin		05:35	06:39	08:10						13:44	17:08	18:55
ST-SEURIN-SUR-L'ISLE	Stade	05:36		08:11	09:50	11:25				15:00	18:56	
	Maréchal Leclerc	05:36	06:40	08:11	09:50	11:25				15:01	17:09	18:56
Centre / Gare		05:39	06:42	08:13	09:52	11:27	13:47	15:03	17:11	18:58		
Horaires SNCF		06:11	07:10	08:45	10:45	12:50	14:01	16:45	17:45	20:49		
CAMPUS-SUR-L'ISLE	Bourg	05:44	06:46	08:18	09:57	11:32	13:51	15:07	17:16	19:03		
	Ritroche	05:45	06:47	08:19	09:58	11:33	13:52	15:08	17:17	19:04		
Gare		05:46	06:49	08:20	09:59	11:34	13:53	15:08	17:18	19:05		
Horaires SNCF		06:15	07:14	08:49	10:49	12:55	14:05	16:49	17:50	20:53		
ABZAC	La Croix	05:51	06:54	08:25	10:04	11:39	13:58	15:13	17:23	19:10		
	Penot	05:53	06:56	08:27	10:06	11:41	14:00	15:15	17:25	19:12		
	Bourg	05:57	07:01	08:32	10:10	11:45	14:05	15:19	17:29	19:16		
	Tripoteau	06:00	07:04	08:35	10:13	11:48	14:08	15:22	17:32	19:19		
SAINT-DENIS-DE-PILE	Les Chapelles	06:03	07:07	08:38	10:16	11:51	14:11	15:25	17:34	19:22		
LALANDE-DE-POMEROL	Goujon	06:08	07:11	08:42	10:19	11:54	14:14	15:28	17:37	19:25		
POMEROL	Cloquet	06:12	07:14	08:46	10:23	11:58	14:18	15:32	17:41	19:29		
	Dussaude	06:15	07:17	08:51	10:26	12:02	14:21	15:35	17:44	19:32		
LIBOURNE	Hôpital Robert Boulin	06:16	07:18	08:52	10:27	12:03	14:22	15:36	17:45	19:33		
	Alexandre Dumas	06:16	07:18	08:52	10:28	12:03	14:22	15:36	17:46	19:34		
Gares 2		06:20	07:22	08:56	10:32	12:07	14:26	15:40	17:50	19:36		
Horaires SNCF		06:25	07:31	09:08	10:54	12:25	14:55	16:25	17:56	20:46		

Source : Fiches horaires réseau Calibus, valables à partir du 29 août 2022, sur <https://www.calibus.fr/>

Un niveau de correspondance inférieur à 15 minutes sur les horaires de pointe du soir et secondairement du matin et, qui constitue un atout pour les déplacements des actifs et des scolaires. Mais un défaut de correspondance à certains moments de la journée, qui peut dans certains cas être amélioré, en matinée et en journée.

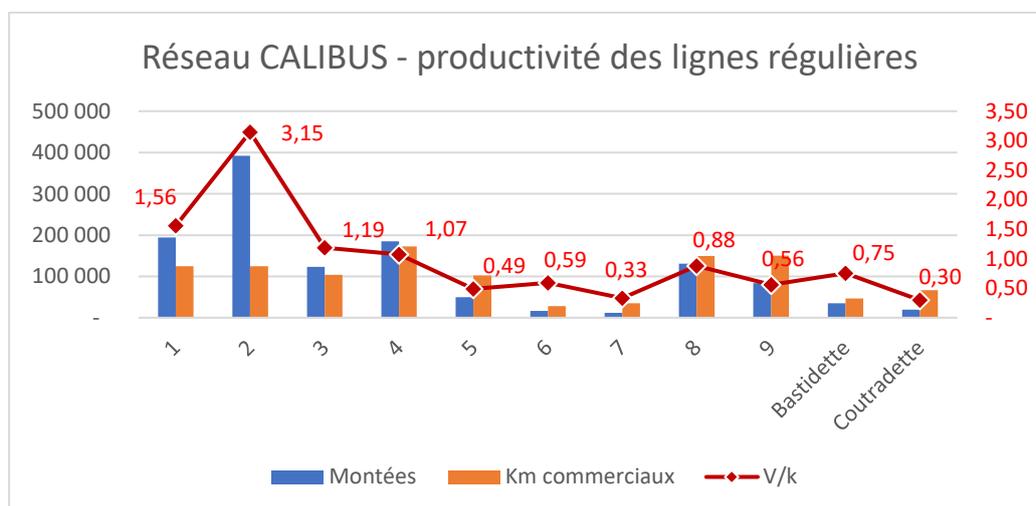
6. Lignes régulières – Données de fréquentation et ratio de productivité

Le réseau CALIBUS (hormis offre CALIBUS+) a fait l'objet d'une enquête Origine-Destination (OD) réalisée en date des jeudi 12, mercredi 13 et samedi 15 octobre 2022. L'objectif de cette enquête était de disposer d'une connaissance fine de l'usage (profil de population, motif de déplacement, récurrence du déplacement, etc.) de chacune des lignes des réseaux urbain, non urbain et navettes.

Les éléments présentés ci-dessous correspondent à une synthèse des enseignements issus de cette enquête, réunis dans le document intitulé « BML_DIAG_Analyse et Restitution de l'enquête OD ». Le tableau ci-dessous, extrait du logiciel associé aux cellules de comptage des bus, a permis de calibrer l'enquête OD (nombre de questionnaires à prévoir sur chaque ligne).

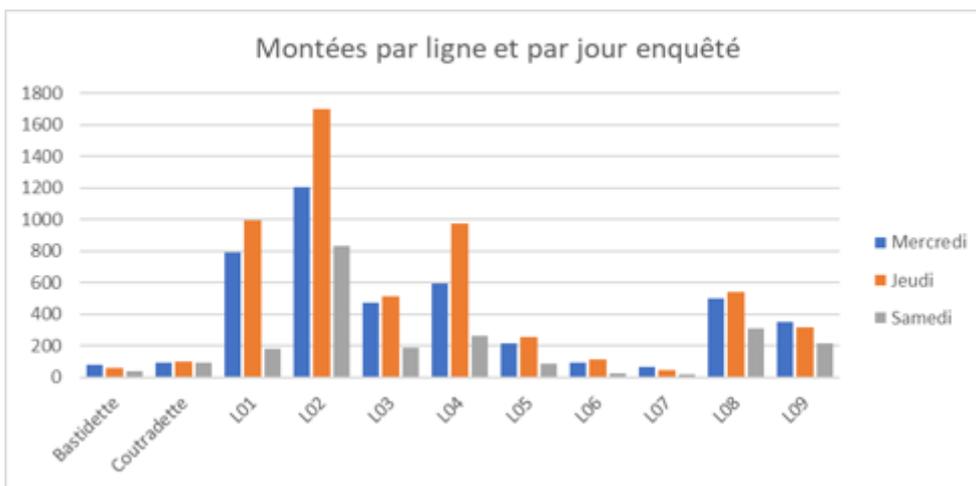
Ligne	Nb courses prévues	Nb courses mesurées	Taux de mesure	Nb courses projetées	Taux de projection	Montées projetées	Montées projetées totales
1	11736	6205	52,73 %	11736	100,00 %	194 547	194 547
2	14007	8943	63,84 %	14007	100,00 %	392 026	392 026
3	10435	5989	57,33 %	10435	100,00 %	123 154	123 154
4	10408	4489	43,08 %	10408	100,00 %	184 606	184 606
5	5081	2563	50,61 %	5081	100,00 %	49 870	49 870
6	1830	1294	70,84 %	1830	100,00 %	16 497	16 497
7	1830	1026	55,96 %	1830	100,00 %	11 724	11 724
8	4828	2582	53,52 %	4828	100,00 %	131 131	131 131
9	4986	3683	73,87 %	4986	100,00 %	83 902	83 902
Bastidette	5291	1765	33,44 %	5291	100,00 %	35 252	35 252
Coutradette	5185	707	13,68 %	4318	83,28 %	16 493	19 805
Total	75617	39246	52%	74750	99%	1 239 201	1 242 513

Le ratio moyen de validations par kilomètre s'établit à 1,13 sur l'ensemble des lignes régulières du réseau. Ce dernier est particulièrement hétérogène entre des lignes urbaines oscillant de 1,07 à 3,15 pour la ligne 2 et des V/k inférieurs à 1 sur l'ensemble des lignes non urbaines ce qui s'explique par la longueur de leurs tracés et les territoires moins denses qu'ils traversent.

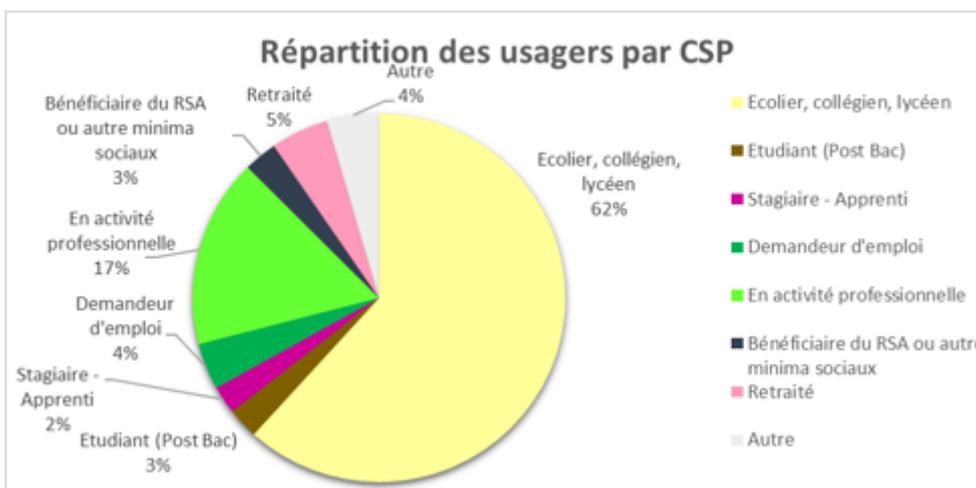


7. Lignes régulières – synthèse de l'enquête OD

La fréquentation sur les trois jours d'enquête, qui s'établit à 4465 montées le mercredi, 5603 le jeudi et 2255 le samedi, se répartit à ¾ sur le réseau urbain et ¼ sur le réseau non urbain. Les lignes 1, 2 et 4 représentent à elles seules plus de 60% de la fréquentation avec la **ligne 2 en locomotive du réseau**.

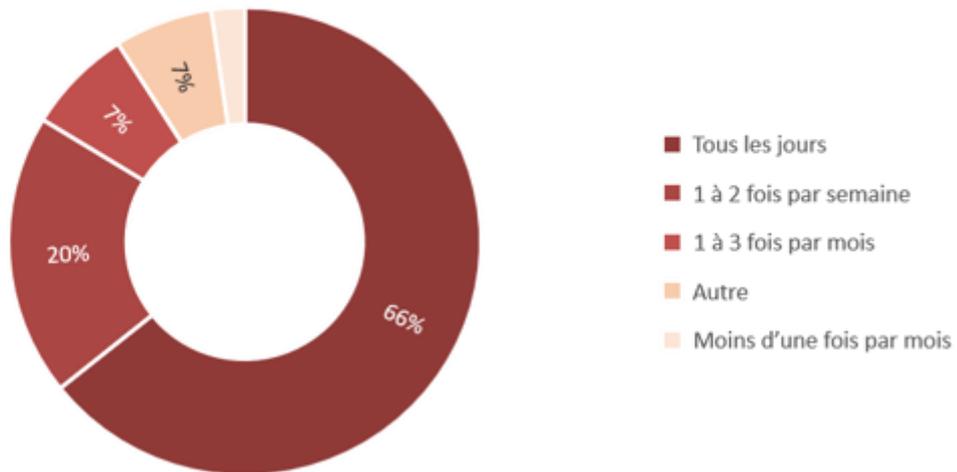


Un nombre important d'actifs sur le réseau, principalement sur les lignes 1, 2, 4, 8 et une **majorité de scolaires** sur le réseau avec près des deux tiers de la fréquentation lié notamment à l'évolution de l'offre en 2019 avec une meilleure prise en compte des besoins de ce public (une offre étendue au-delà des horaires de début et fin de cours).



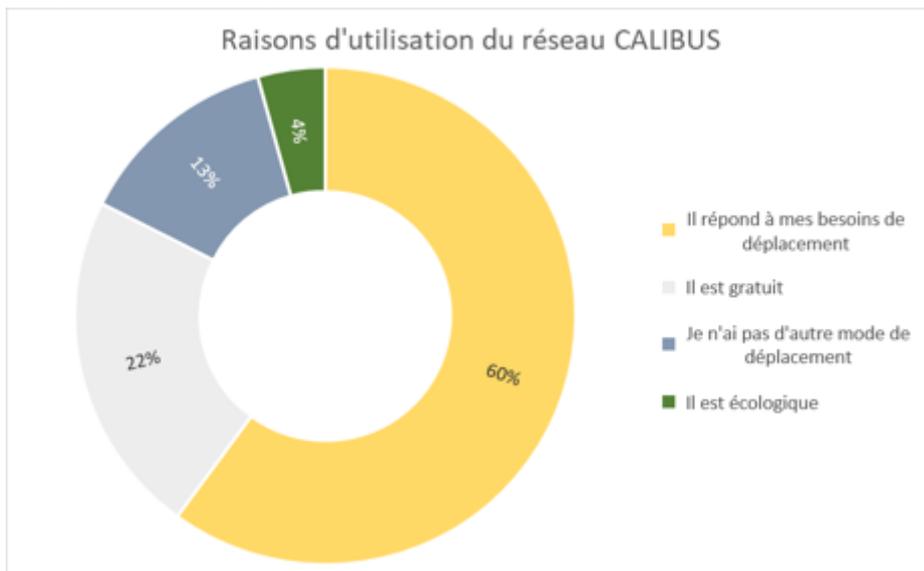
La fréquence d'usage du réseau traduit un public d'habitueés qui effectue des déplacements obligés (domicile-école et domicile-travail). Les deux tiers des voyageurs interrogés à bord des bus l'utilisent au quotidien.

Fréquence d'usage du réseau CALIBUS

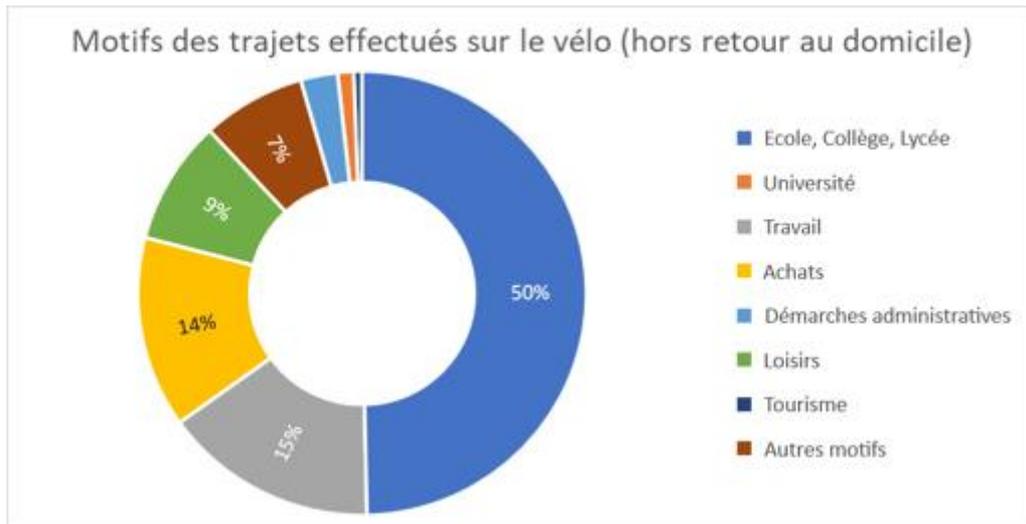


Le réseau est emprunté par les voyageurs, principalement parce qu'il répond aux besoins de déplacement. Cela met en exergue la bonne couverture des pôles générateurs de déplacements par les lignes du réseau. La gratuité est invoquée comme raison principale d'utilisation du réseau CALIBUS pour plus d'une personne sur cinq.

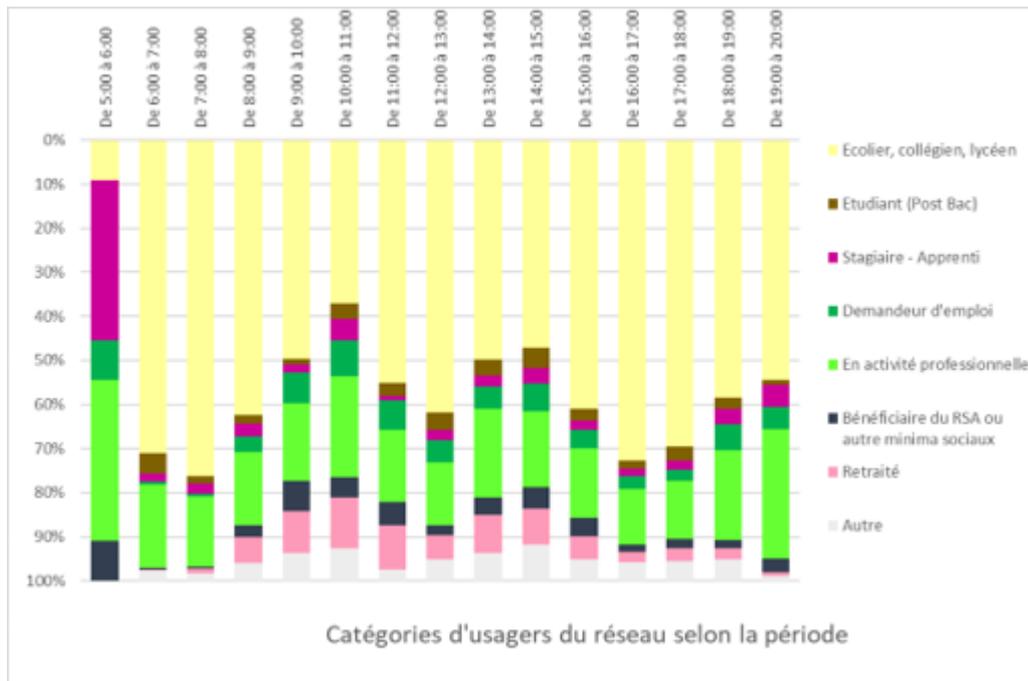
Raisons d'utilisation du réseau CALIBUS



Un trajet sur deux effectué sur le réseau est lié à un déplacement scolaire. Les motifs pour se rendre sur le lieu de travail (ou en revenir) et pour aller faire des courses viennent ensuite avec environ 15% des déplacements.



L'usage du réseau varie au cours de la journée en fonction des typologies d'usagers qu'on retrouve à bord des bus. Ainsi les publics scolaires sont davantage présents sur le réseau aux heures de pointes alors que les retraités empruntent le CALIBUS essentiellement en heures creuses en milieu de journée.



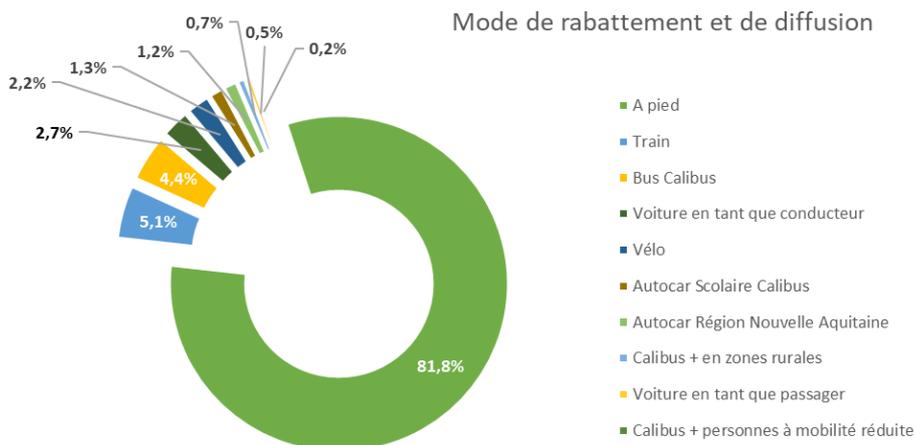
L'analyse du trafic aux points d'arrêts met en exergue l'importance des points d'arrêt du centre-ville avec la gare de Libourne en premier lieu.

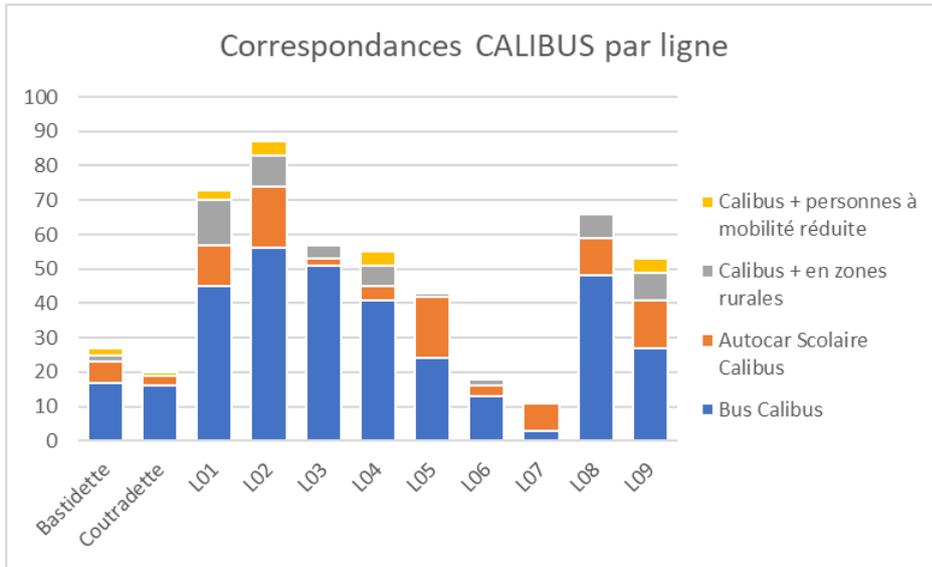
Les arrêts au niveaux des terminus des lignes 1 et 2 fonctionnent aussi très bien (Centre commercial, Collège les Dagueys, Vercors)

Mouvements au point d'arrêt					
class.	Arret	Mercredi	Jeudi	Samedi	Cumulés
1	Gare Libourne	1451	1647	643	3741
2	Esplanade F. Mitterrand	390	590	265	1245
3	Centre Commercial	347	429	307	1083
4	Max Linder	249	453	161	863
5	Chanzy	331	337	141	809
6	Collège Les Dagueys	274	401	102	777
7	La Conque	122	159	210	491
8	Vercors	245	183	59	487
9	Peyronneau	150	222	104	476
10	Joffre	163	183	88	434
11	Sauvagnac	153	177	102	432
12	Lycée Jean Monnet	137	161	2	300
13	Hôpital Robert Boulin	131	108	41	280
14	Carré	81	137	55	273
15	Parc des Sports	102	97	49	248
16	Collège Marguerite Duras	60	184	2	246
17	Ecole des Charruauds	83	148	14	245
18	Zone Commerciale Verdet	85	108	46	239
19	Cours Tourny	69	123	38	230
20	Lucie Aubrac	73	86	69	228
21	Sous-Préfecture	83	81	61	225
22	Jean Mamère	89	110	25	224
23	Gare	87	72	62	221
24	L' Epinette	66	130	21	217
25	Ballastière	72	108	28	208

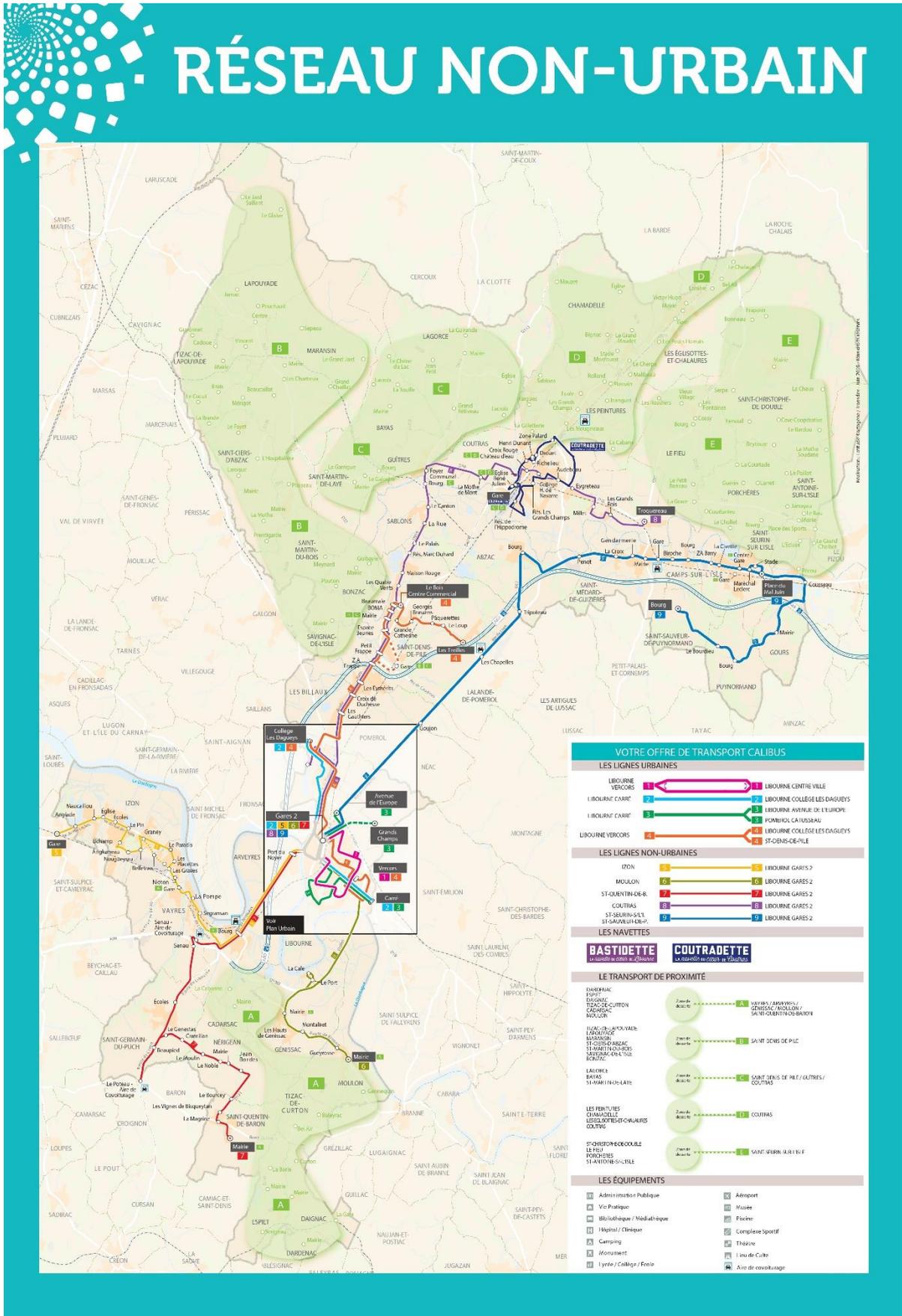
La grande majorité des voyageurs accèdent au réseau CALIBUS à pied. La correspondance avec le train représente environ 5% des trajets.

De même, les correspondances sur le réseau représentent une part très minoritaire dans l'ensemble des trajets effectués (moins de 5%). Ces dernières sont réalisées majoritairement sur les 4 lignes urbaines, la ligne 8 et dans une moindre mesure, la ligne 9.

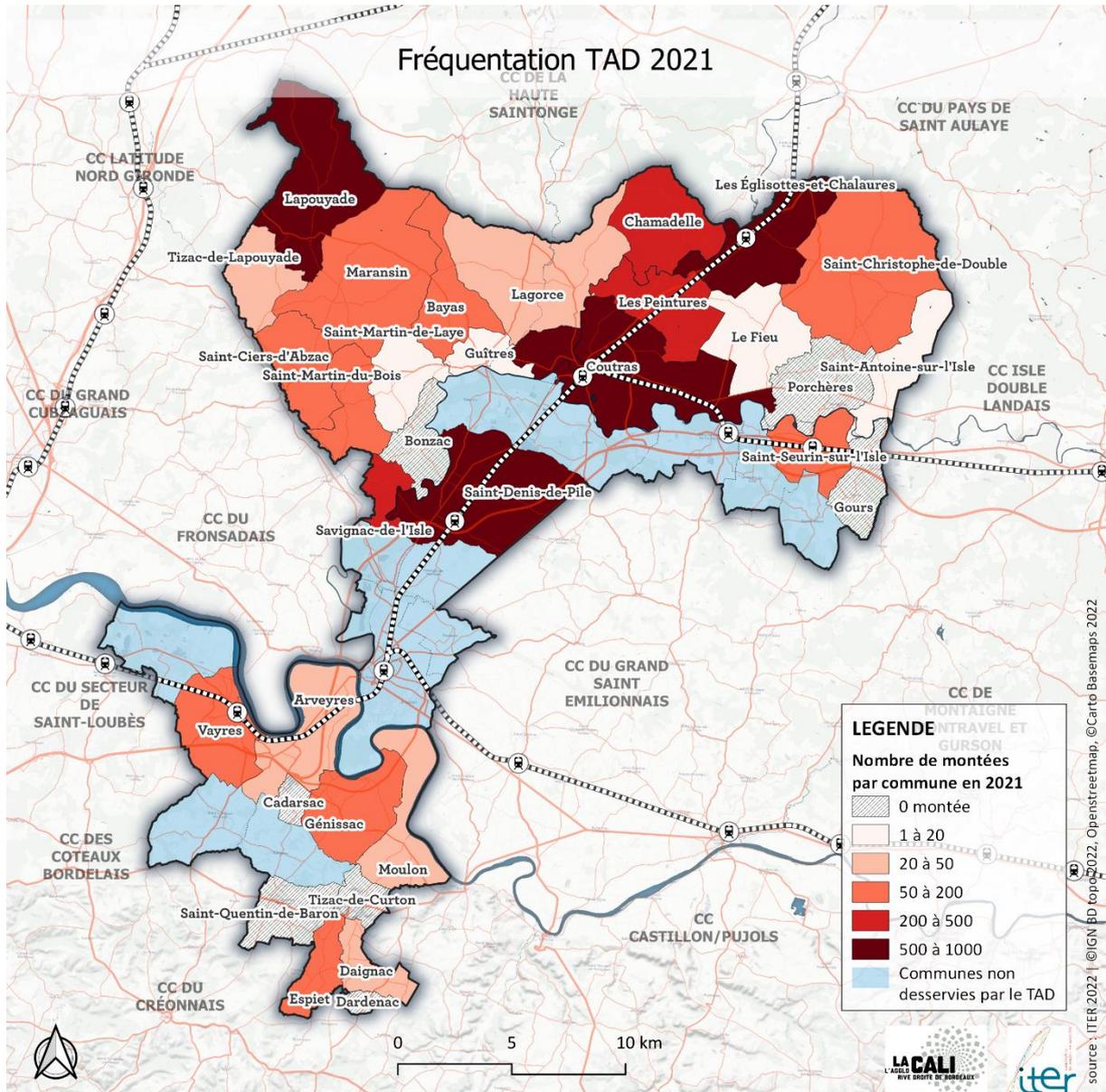




8. Le transport de proximité à la demande et TMR



Source : <https://www.calibus.fr/>



- **Le service TPMR**

Concernant le Transport de Personnes à Mobilité Réduite, il est intéressant de constater qu'il est **très souvent utilisé pour des rendez-vous médicaux.**

TPMR - 2021		
6h	3	0,01%
7h	488	1,88%
8h	2 258	8,69%
9h	2 856	10,99%
10h	3 267	12,57%
11h	3 008	11,58%
12h	1 772	6,82%
13h	1 921	7,39%
14h	2 563	9,86%
15h	2 673	10,29%
16h	2 752	10,59%
17h	1 899	7,31%
18h	467	1,80%
19h	57	0,22%
20h	0	0,00%
21h	0	0,00%
total	25 984	100%

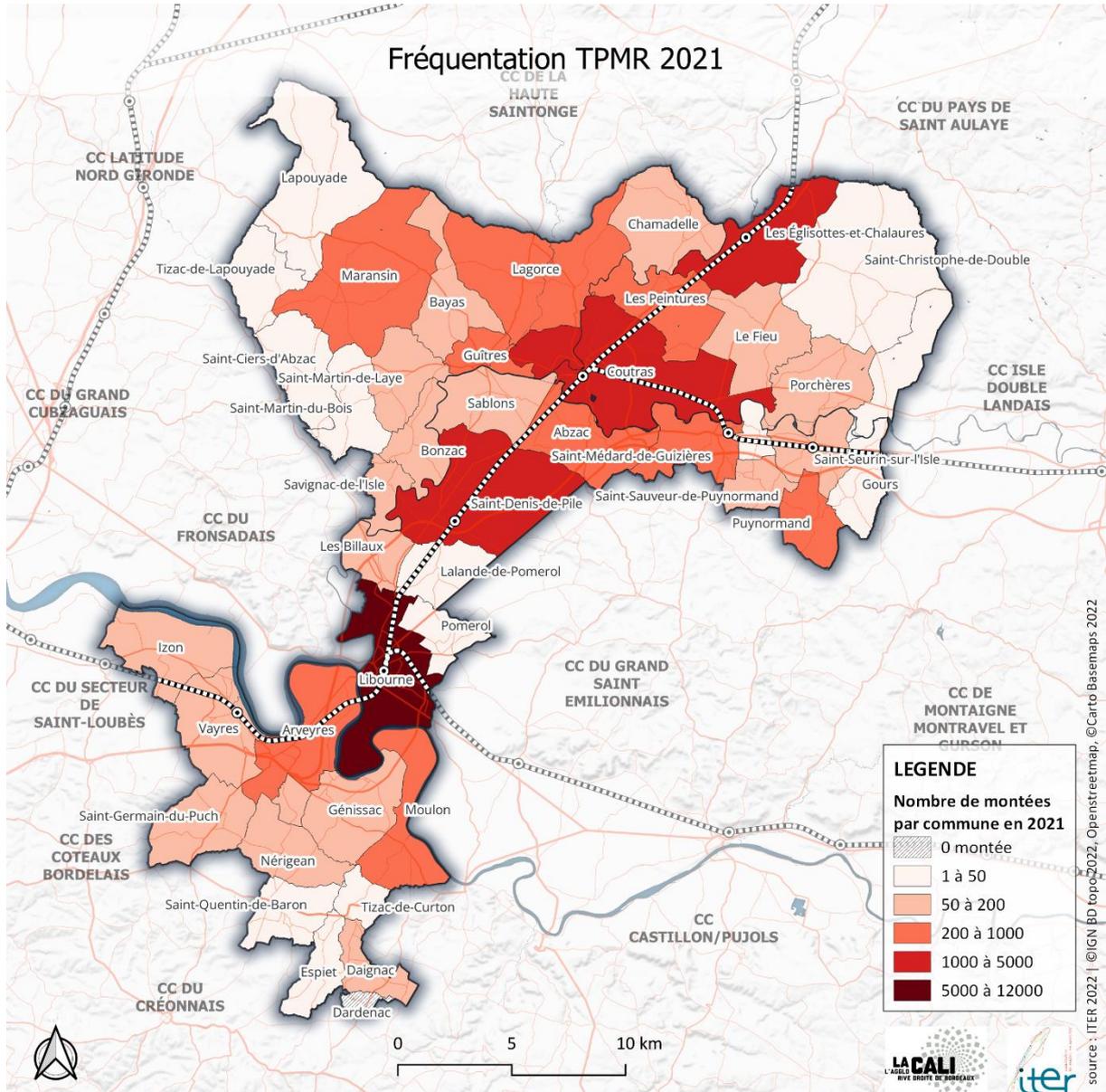
TPMR - 2021			TPMR - 2021		
lundi	3 402	13%	RDV médical	11 764	45%
mardi	4 874	19%	Marché, courses	7 299	28%
mercredi	4 895	19%	Activités de loisirs, culture	2 878	11%
jeudi	4 780	18%	Visites famille, amis	2 250	9%
vendredi	5 184	20%	Démarche administrative	1 237	5%
samedi	1 642	6%	Transports collectifs (Train, Car)	535	2%
dimanche	1 207	5%	(vide)	21	0%
total	25 984	100%	total	25 984	100%

Par ailleurs très peu de courses sont réalisées le dimanche et sur les plages horaires des début et fin de services 6h-8h et 19h-21h. Cela interroge quant à son dimensionnement qui va au-delà de ce que permet le Transport de Proximité en termes d'amplitudes de service (7h30-18h30 du lundi au samedi) et même au-delà de l'offre du réseau Calibus (qui ne circule pas le dimanche).

Le TPMR, majoritairement utilisé à Libourne :

- 50 % de la fréquentation totale du service en origine ou en destination de Libourne, dont plus des deux tiers internes à la commune de Libourne.
- Un service très peu voire pas utilisé par des communes très rurales aux franges du territoire.

Un **service TPMR très attractif** (pour les personnes éligibles) au vu **du coût usager** et de l'**amplitude de fonctionnement pour un service d'adresse à adresse**. Ce service plus attractif que le transport de proximité à la demande, qui est certes gratuit mais en rabattement sur le réseau ce qui **implique donc une rupture de charge dans le déplacement**.

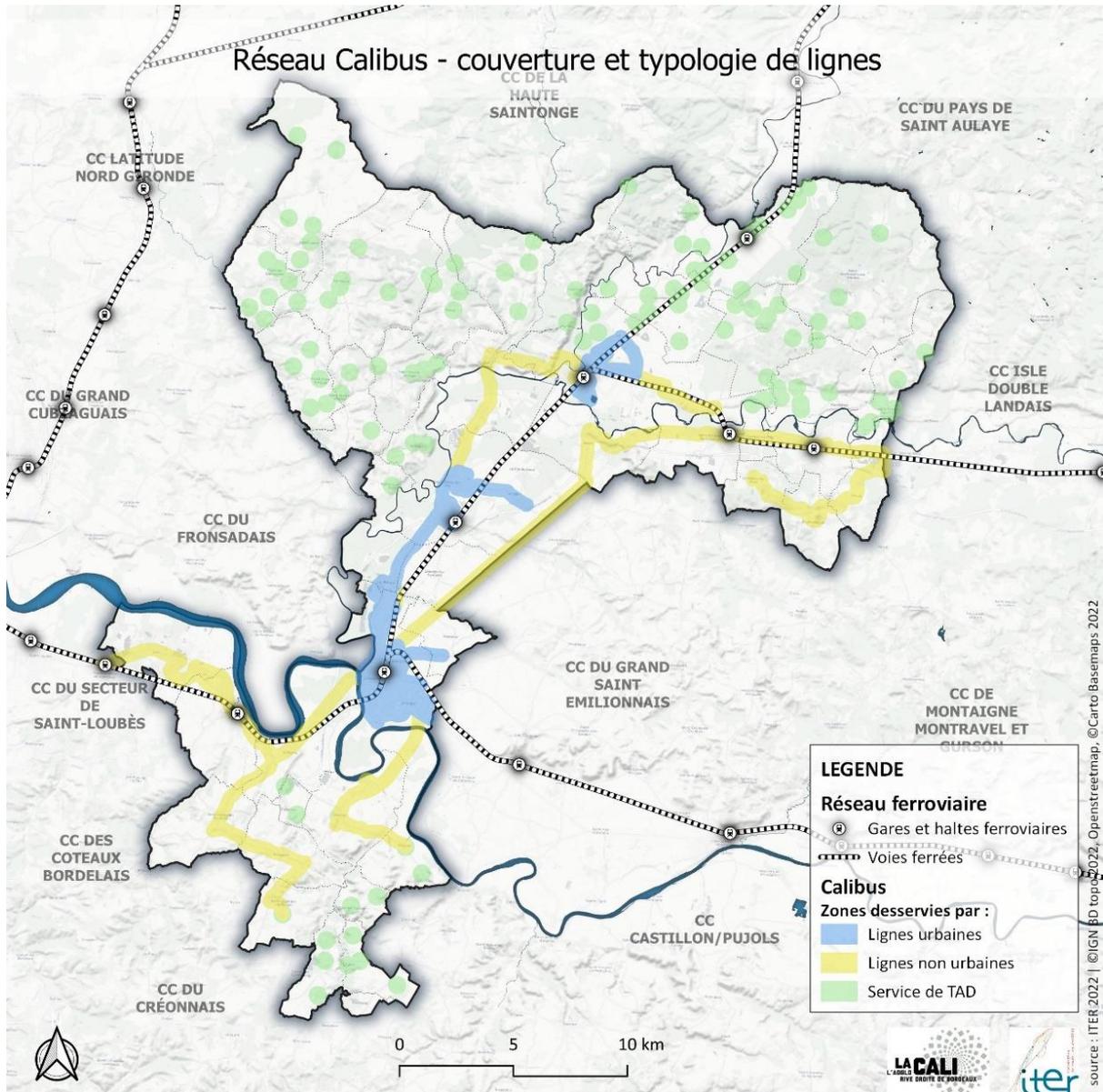


9. Analyse des potentiels de desserte

L'organisation du réseau CALIBUS lui permet d'offrir un **taux de couverture très confortable avec 69 000 habitants résidant à moins de 300m** d'une ligne ou d'un point d'arrêt du réseau. Soit plus des $\frac{3}{4}$ des habitants de La Cali.

- 33 500 sont desservis par une ligne urbaine,
- 25 500 habitants supplémentaires sont desservis par une ligne non urbaine,
- 11 900 par le transport de proximité (TAD).

→ Le réseau Calibus propose un taux de couverture important.



10. Le parc de véhicules d'exploitation du réseau CaliBus

- **Composition de la flotte**

Le parc du réseau CALIBUS (hors ligne scolaire) est composé de 28 véhicules (hors réserve), dont 5 autobus standards et 5 midibus pour les lignes urbaines, 3 minibus (dont 2 électriques) pour les navettes urbaines, 6 autocars Low Entry (dont 2 au bioéthanol) pour les lignes non urbaines, et 9 véhicules légers pour le TAD – TPMR (6 en renfort). Le volume total de véhicule est de 48 avec les véhicules de réserve.

- **Verdissement de la flotte**

La Cali est soumise à l'objectif de verdissement des flottes de véhicules de transport en commun des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) dont le parc est supérieur à 20 véhicules en conformité avec les ordonnances et décret du code de l'environnement parus en 2021. Celles-ci prévoient que

tout renouvellement de flotte effectué avant fin 2024 devra comporter au moins 50% de véhicules à faible émission (VFE) et 100% à partir du 1^{er} janvier 2025.

La définition des VFE varie en fonction du territoire en question et de son niveau d'urbanisation. Sur La Cali, trois territoires coexistent :

- Zone A : les communes de l'agglomération bordelaise concernées par le Plan de Protection d'Atmosphère (PPA) à savoir Arveyres, Izon et Vayres >> lignes 5, 7 et scolaires
- Zones B : les communes de l'agglomération bordelaise non concernées par le PPA à savoir Cadarsac, Nérigean et St-Quentin de Baron >> lignes 7 et scolaires
- Zone C : les autres communes (agglomération de moins de 250 000 habitants et non concernées par un PPA)

Le renouvellement des véhicules sera plus ou moins restrictif selon la zone et la ligne concernée. Ainsi pour la zone C, les VFE seront choisis parmi les groupes 1, 1bis, 2 et 3 (allant des véhicules électriques et hydrogènes au véhicules thermique de la norme EURO VI). Pour la zone B, les véhicules doivent être choisis dans les groupes 1, 1bis et 2 et pour la zone A les véhicules sont issus des groupes 1 et 1bis.

- **Emissions GES de la flotte**

Les véhicules en exploitation sur le réseau CALIBUS ont des niveaux d'émission de gaz à effet de serre (GES) qui varient en fonction de la taille du véhicule et du type de motorisation. Ainsi sur les lignes urbaines, les midibus et les autobus standard émettent entre 900 et 1100 gCO² par kilomètre parcouru, alors que les navettes électriques n'émettent que très peu de CO² (hors Analyse du Cycle de Vie, ACV) en lien avec la source de production électrique. La ligne 8, ligne non urbaine exploitée avec les Low Entry (bioéthanol) génèrent des émissions de l'ordre de 180 gCO²/km du fait de la photosynthèse des plantes qui compense l'émission directe à l'échappement.

PARC TUL				Norme Euro	gCO ² /km (du puit à la roue)	Moyenne gCO ² /km (réservoir à la roue)	Km annuel	Fréquentation	V/k	Emission de CO ² /voyage
Lignes	TYPE		Conso (l/100)							
1, 2 et Plage	Standards de 10,50m à 12,50m	GX 337	41,62	Euro 6	1111,3	1046	251 124	584 124	2,3	450
	Standards de 10,50m à 12,50m	GX 337	37,67	Euro 6	1005,8					
	Standards de 10,50m à 12,50m	GX 337	37,83	Euro 6	1010,1					
	Standards de 10,50m à 12,50m	GX 337	38,54	Euro 6	1029,0					
	Standards de 10,50m à 12,50m	GX 337	40,25	Euro 6	1074,7					
3 et 4	Midi jusqu'à 10,50m	GX 127	37,31	EEV Euro 5	996,2	965	285 321	306 141	1,1	899
	Midi jusqu'à 10,50m	GX 127	38,71	EEV Euro 5	1033,6					
	Midi jusqu'à 10,50m	GX 127	35,26	EEV Euro 5	941,4					
	Midi jusqu'à 10,50m	GX 127	34,61	EEV Euro 5	924,1					
	Midi jusqu'à 10,50m	GX 137	34,82	Euro 6	929,7					
Coutradette	Mini courts	Sprinter Merc	17,57	EURO 6	469,1	469	66 636	20 531	0,3	1 522
Bastidette	Mini courts	Blusbus	Elec	Elec	39,0	39,0	46 746	34 124	0,7	53
	Mini courts	Bluebus	Elec	Elec	39,0					
8	Low Entry	SCANIA	54,6 (bioéthanol)	Euro 6	174,9	175	149 169	131 559	0,9	198
	Low Entry	SCANIA	58,7 (bioéthanol)	Euro 6	188,1					
5, 6, 7 et 9	Low Entry Diesel	Iveco	29,2	Euro 6	779,6	650	315 618	159 513	0,5	1 286
	Low Entry Diesel	Iveco	28,54	Euro 6	762,0					
	Low Entry Diesel	Iveco	28,77	Euro 6	768,2					
	Low Entry Diesel	Iveco	28,31	Euro 6	755,9					
TAD / TPMR	Minibus				225	225	188 180	36 167	0,2	1 171

11. Le transport scolaire sectorisé

Les services à titre principal scolaire (SATPS) gérés par La Cali au titre de sa compétence mobilité, soit les lignes circonscrites à l'intérieur de son ressort mobilité 17, sont organisés en 4 secteurs géographiques correspondants aux 4 lots du marché public.

¹⁷ Certaines communes situées en dehors du territoire de la CALI bénéficient du service en raison de la carte scolaire. Une convention d'affrètement avec la région régie leur prise en charge.

Secteur A : 9 lignes pour la desserte des collèges et lycées + 3 lignes pour la desserte des écoles.

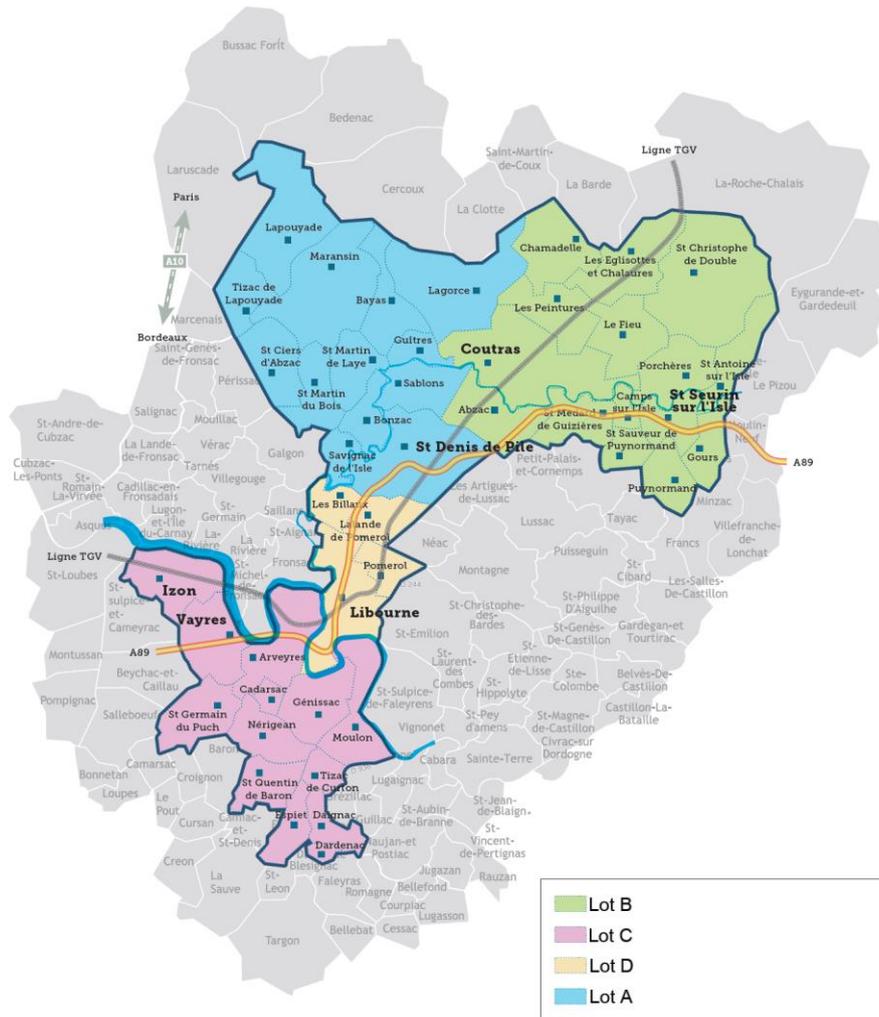
Secteur B : 19 lignes pour la desserte des collèges et lycées + 13 lignes pour la desserte des écoles.

Secteur C : 18 lignes pour la desserte des collèges et lycées + 3 lignes pour la desserte des écoles.

Secteur D : 7 lignes pour la desserte des collèges et lycées + 3 lignes pour la desserte des écoles.



Schéma Directeur des Transports Collectifs *Bassins de mobilité*



3975 élèves sont inscrits sur les services scolaires de La Cali. Parmi eux, 351, soit près d'un élève sur 10, disposent également d'un abonnement SNCF. C'est dans les communes de Coutras, St-Denis de Pile, et Vayres que l'on trouve le plus grand nombre d'élèves inscrits (plus de 400 élèves).

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Communes de La Cali	Nombre d'élèves Inscrits
Coutras	450
St Denis de Pile	447
Vayres	415
St Germain du Puch	214
Abzac	185
St Seurin sur l'Isle	165
Génissac	145
Les Peintures	128
Les Eglisottes et Chalaures	123
St Médard de Guizieres	114
Lagorce	107
Maransin	102
St Ciers d'Abzac	92
Sablons	81
Lapouyade	68
St Martin du Bois	65
St Quentin de Baron	64
Nerigean	62
Porchères	62
Arveyres	60
Guîtres	56
Savignac de l'Isle	56
St Antoine sur l'Isle	55
Bonzac	54
St Christophe de Double	53
Izon	46
Tizac de Lapouyade	45
St Martin de Laye	44
Bayas	41
Chamadelle	40
Cadarsac	36
Camps sur l'Isle	36
Le Fieu	35
Gours	32
Libourne	26
Lalande de Pomerol	23
Pomerol	21
Espiet	20
Daignac	15
Les Billaux	15
Moulon	13
Puynormand	10
Tizac de Curton	8
St Sauveur de Puynormand	7
Dardenac	2

Le taux moyen d'utilisation des services scolaires atteint environ les deux tiers du nombre d'élèves inscrits sur l'ensemble du périmètre de La Cali qui utilisent les transports scolaires. Il varie selon les secteurs concernés avec à peine plus de la moitié des élèves inscrits sur le secteur C, contre plus de 80% pour le secteur D.

Secteur	Taux moyen d'utilisation
lot A	78,8%
lot B	60,4%
lot C	52,6%
lot D	83,5%

Source : la Cali, 2022

E. PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC – ÉVALUATION DES INFRASTRUCTURES DE CIRCULATION

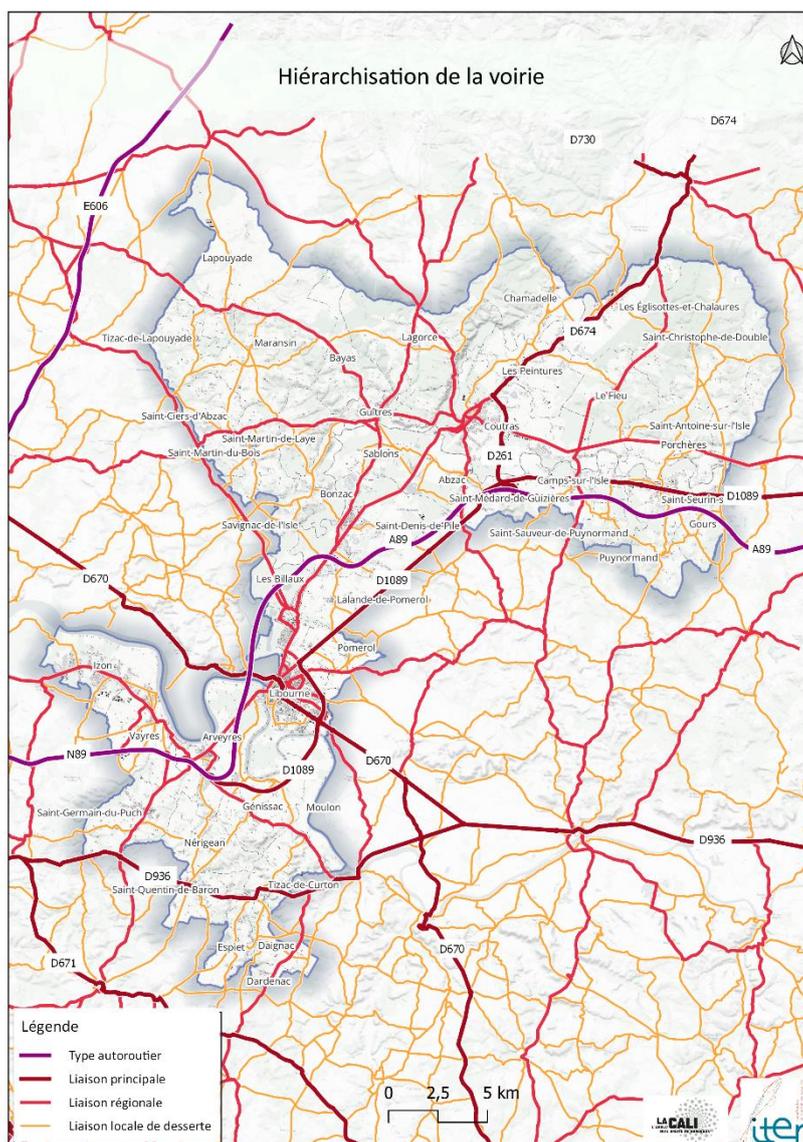
1. Une hiérarchisation de la voirie marquée par des infrastructures majeures sur un axe Est-Ouest

Le territoire est desservi dans une logique est-ouest par la liaison de type autoroutière A89/N89 permettant de relier Bordeaux et Lyon.

Le réseau structurant est complété par plusieurs voies départementales de liaison à l'échelle de la région :

- Dans une logique nord-sud, par la D674, permettant la liaison avec Angoulême et la D1089. Cette dernière correspond à l'ancien tracé de la N89 entre Libourne et Coutras et au contournement Est de Libourne.
- Dans une logique est-ouest, par la D670 et la D936 qui permettent la liaison entre d'un côté Bergerac et d'un autre côté Bordeaux et St-André-de-Cubzac.

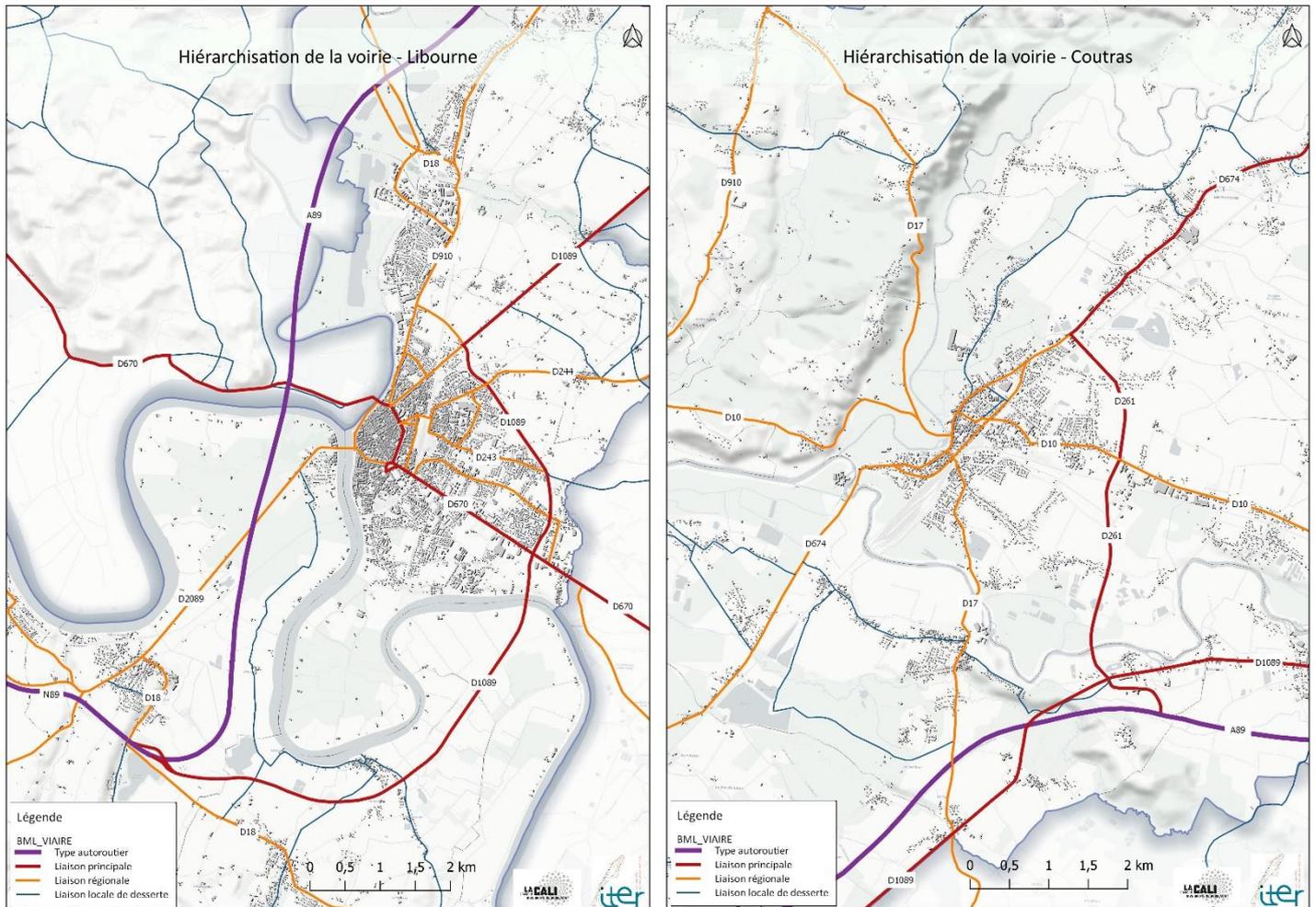
La partie nord de La Cali, qui n'est pas desservie par ce réseau structurant à l'exception de la D674, bénéficie d'un maillage dense de voies départementales qui offre des liaisons d'un niveau régional, c'est-à-dire des continuités d'itinéraires entre départements limitrophes au sein de la région Nouvelle-Aquitaine. La D10, prolongée à l'Est par la D3 en Dordogne, structure ce réseau secondaire et offre, entre Coutras et Périgueux et en rive droite de l'Isle, un itinéraire Bis à la D1089/6089, situé en rive gauche.



• **Autour de Libourne**

Au niveau de Libourne, l'ancienne Nationale propose un itinéraire de contournement par l'Est (D1089) complémentaire de l'itinéraire historique par la ville (D2089). Ces deux derniers fusionnent au nord-est de la ville pour correspondre à l'itinéraire de l'ancienne N89. A l'opposé, ils représentent les seules connexions via les Ponts de Pierre et de Dordogne (deux ponts franchissant la Dordogne au Nord et au Sud) avec le sud du territoire.

L'A89/N89 est accessible en 2 points au sud, via la D2089 et la D1089, et en un seul point au nord, via un itinéraire moins direct qui emprunte la D910, puis la D18. Aucune connexion n'est possible en partie centrale via la D670. L'autoroute est donc difficilement accessible pour les flux depuis St-André-de-Cubzac, contraints soit de passer par le centre de Libourne, soit d'utiliser un réseau viaire local au nord. Au nord, le réseau est plus dense et plus hiérarchisé. Il se structure autour du croisement de la D2089 et de la D670, complété par des liaisons plus secondaires qui sont à la fois support d'urbanisation et de liaison avec les centralités proches (St-Emilion, Montagne, Lussac, Galgon, etc.)



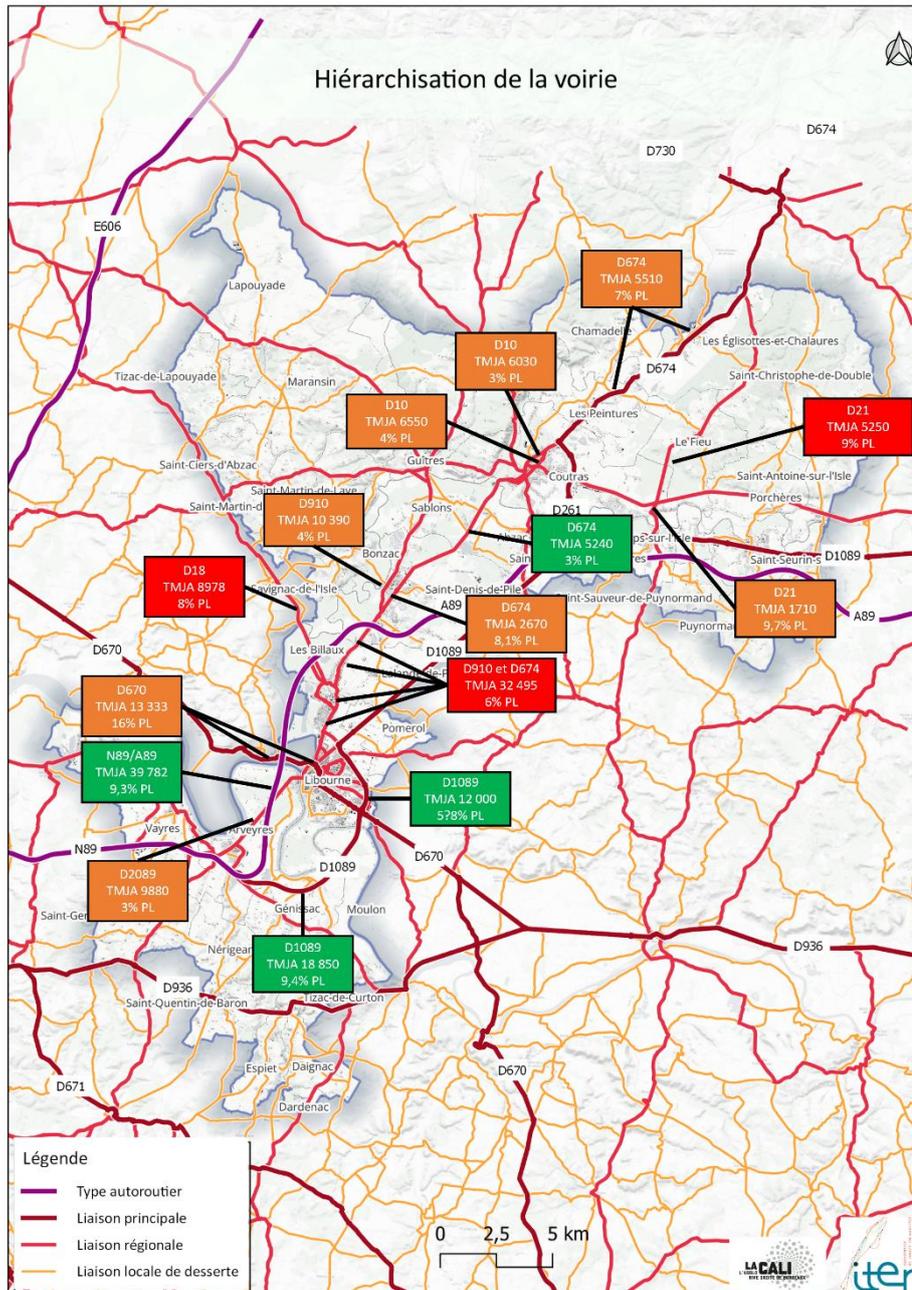
- **Autour de Coutras**

Le réseau viaire de Coutras s'articule autour du croisement de trois axes départementaux de liaison :

- La D10, d'est en ouest, qui offre notamment un itinéraire Bis à la D1089/6089, situé en rive gauche, en direction de Bergerac.
- La D17, du nord au sud, permet de relier la D910 au nord à Sauveterre-de-Guyenne via la D672 au sud.
- La D674, du nord au sud, permet de relier Libourne au sud via la D910 et Angoulême au nord.

La D261 permet de modifier la hiérarchisation de voirie en offrant une liaison entre la D674 au nord et le réseau magistral au sud (D1089 et l'A89). Ainsi, seule la partie nord de la D674 conserve un statut de liaison principale.

Analyse de la cohérence entre la vocation des voies, la typologie des espaces traversés et les trafics, en termes de volume et/ou typologie



Trois niveaux de trafics explicités ci-dessous (trois niveaux de couleurs correspondant à l'intensité du trafic du rouge au vert, du plus dense au moins dense, en TMJA : Trafic Moyen Journalier Interne) :

D18
TMJA 8 978
8% PL

- Des incohérences fortes entre le trafic, la vocation de la voirie et les espaces traversés.
- La plus importante concerne les D910 et D674 entre Libourne et Saint Denis de Pile : trafic très élevé (dont le niveau avoisine celui de l'autoroute A69) alors que ce ne sont pas des axes structurants,
- La D18 (Les Billaux) accueille un niveau de poids lourds élevé par rapport à sa vocation d'axe secondaire,

- La D21 supporte un trafic similaire à la D674 bien que leur vocation soit différente.

D670
TMJA 13 333
1,6% PL

- Volume de trafic qui peut s'avérer élevé (D670 Libourne) en rapport à la vocation des voies,
- Incohérences dans la typologie des espaces traversés (fort taux de PL sur la D674 dans Coutras, sur la RD21 à Saint-Médard-de-Guizières par exemples),
- La D674 au nord présente une incohérence entre un faible niveau de trafic et la typologie de la voie (liaison principale) par rapport avec la D21 à l'est qui accueille le même niveau de trafic (et davantage de PL).

N89/A89
TMJA 39 782
9,3% PL

- Voies dont le trafic est cohérent avec la vocation et les espaces traversés.

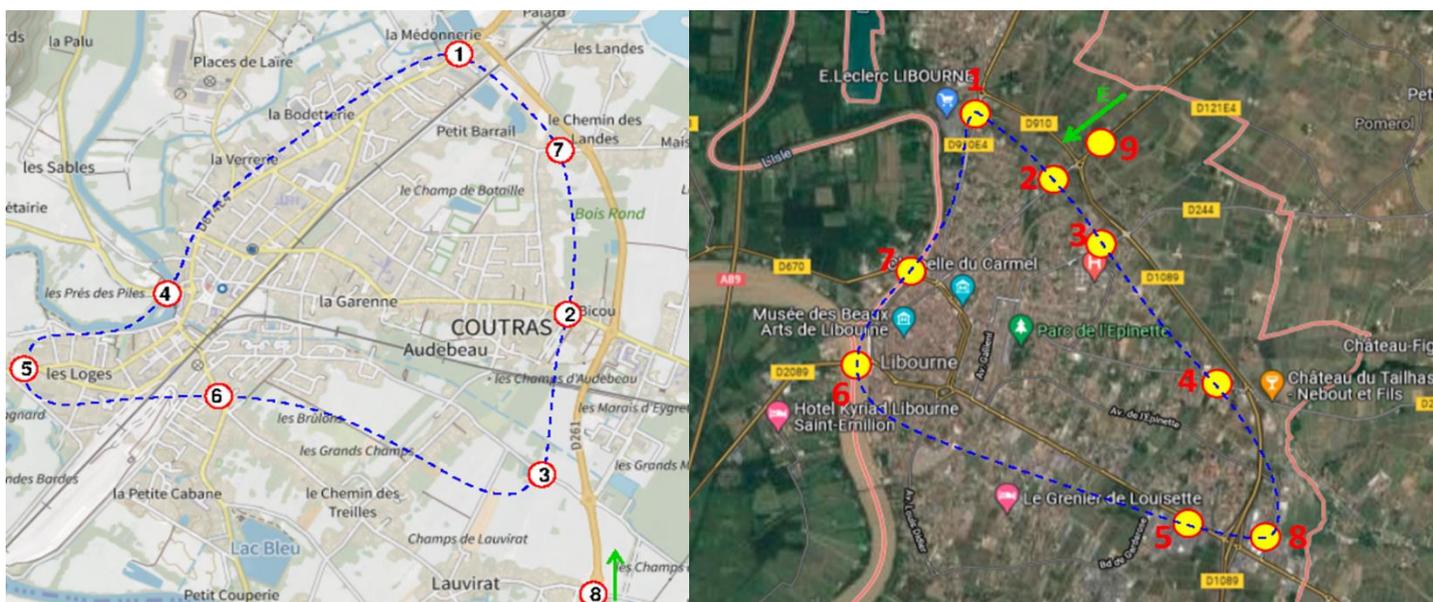
2. L'usage de la voirie marqué par les déplacements locaux (échanges)

• Préambule

Pour mieux mesurer les mouvements et volumes de déplacement, deux enquêtes cordon ont été réalisées sur les communes de Coutras et Libourne, respectivement le 13 octobre et 08 novembre. L'enquête a été réalisée à l'heure de pointe du matin (HPM) de 6h30-9h30 et à l'heure de pointe du soir (HPS : 16h00-19h00).

Le nombre et les mouvements de véhicules ont été recensés à chaque point de comptage, ne faisant la distinction des différents types de véhicules (Véhicule particulier ou moto, Bus, Car (TC) ou Poids Lourds (PL), Deux-Roues Motorisés (2RM)).

• Périmètres d'étude et points de comptage :



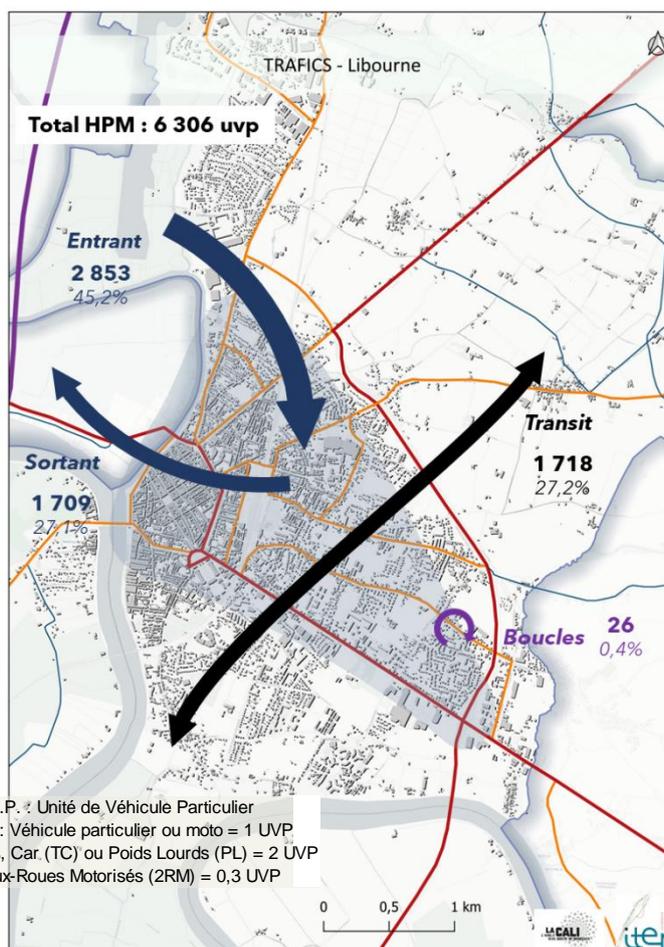
• **Résultats obtenus**

- Libourne – Heure de pointe du matin

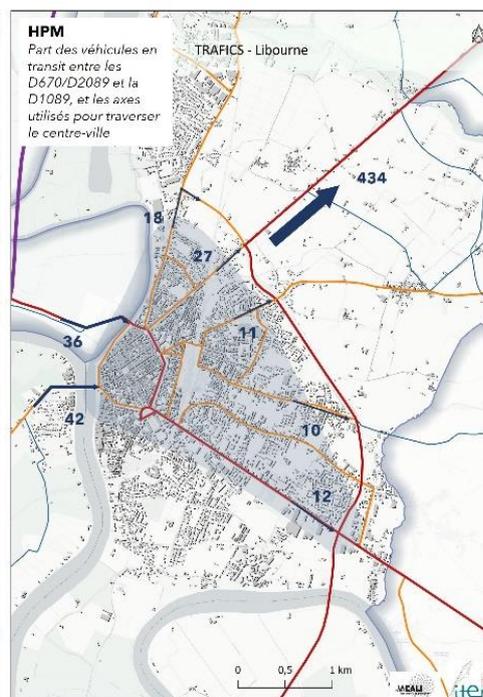
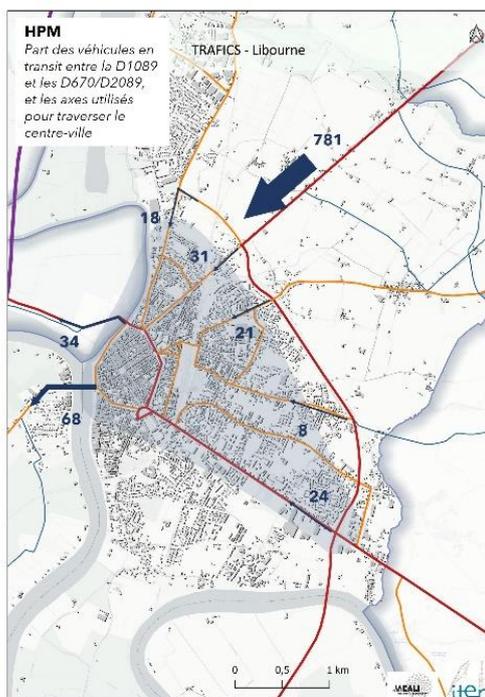
Le périmètre cordon (en bleu sur la carte ci-dessous) est traversé par 6 306 uvp en heure de pointe du matin.

La part du transit est assez modérée, notamment en raison du rôle de contournement joué par la D1089 : 27,2%. Ils sont également très équilibrés, aucune origine-destination ne dépassent les 100 uvp/h.

Les volumes en échange sont majoritaires. Plus de 60% d'entre eux sont dans le sens entrant, ce qui traduit une forte attractivité de la commune.



Les flux en transit en lien avec la D1089 au nord sont modérés : environ 100 vers le sud et 80 vers le nord, ventilés sur plusieurs voies traversant le centre-ville.



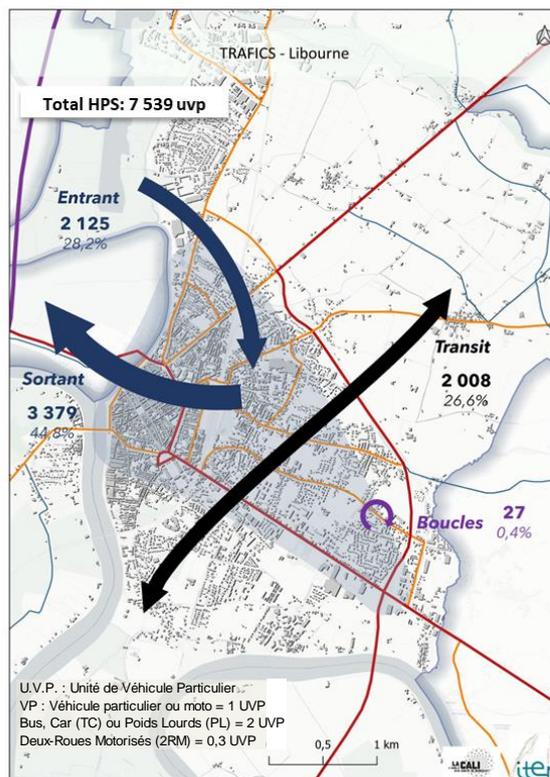
U.V.P. : Unité de Véhicule Particulier
VP : Véhicule particulier ou moto = 1 UVP
Bus, Car (TC) ou Poids Lourds (PL) = 2 UVP
Deux-Roues Motorisés (2RM) = 0,3 UVP

- Libourne – Heure de pointe du soir

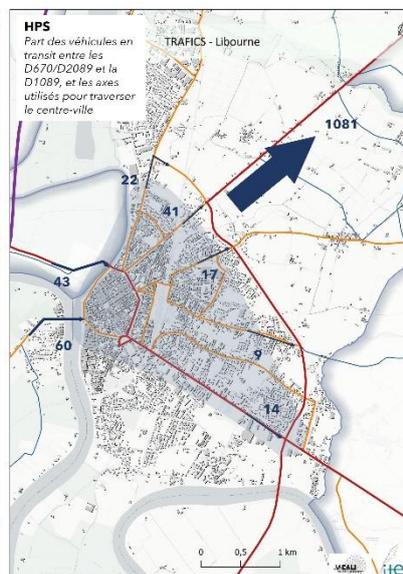
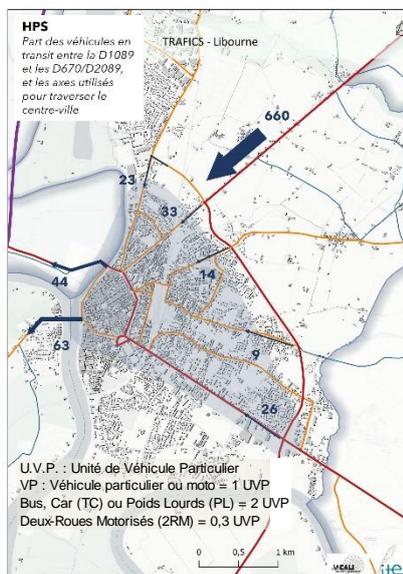
Les trafics sont nettement plus importants que le matin, avec plus de 7 500 uvp qui traversent le cordon d'enquête.

La part du transit est d'environ 2 000 uvp. Ils sont plus nombreux que le matin (300 uvp), mais proportionnellement similaires : environ 27%.

Les uvp en échange sont importants, en particulier dans le sens sortant (environ 3 400 uvp, représentant 61% de l'échange).



Les flux en transit en lien avec la D1089 au nord sont modérés : environ 110 vers le sud et 100 vers le nord, ventilés sur plusieurs voies traversant le centre-ville.

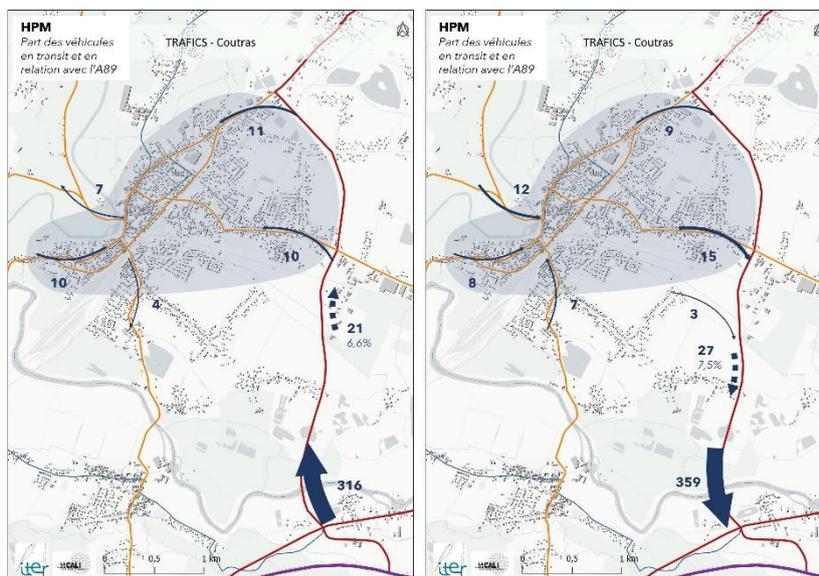
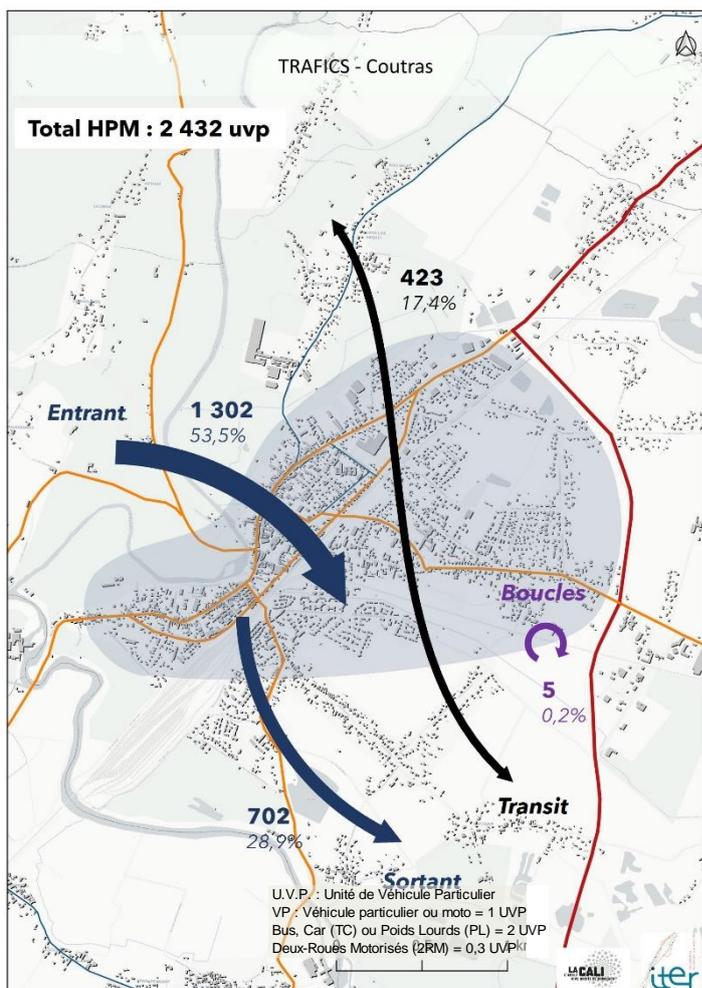


- Coutras – Heure de pointe du matin

Le périmètre cordon (en bleu sur la carte ci-dessous) est traversé par 2 432 uvp en heure de pointe du matin.

La part du transit est très modérée, illustrant le rôle de contournement joué par la D261 : 17,4%. La part de ce transit en lien avec le giratoire de l'autoroute est marginal (carte ci-dessous) : 48 deux sens confondus, soit 11% du transit total.

Les volumes en échange sont par conséquent majoritaires. Près des 2/3 d'entre eux sont dans le sens entrant, ce qui traduit une forte attractivité de la commune.

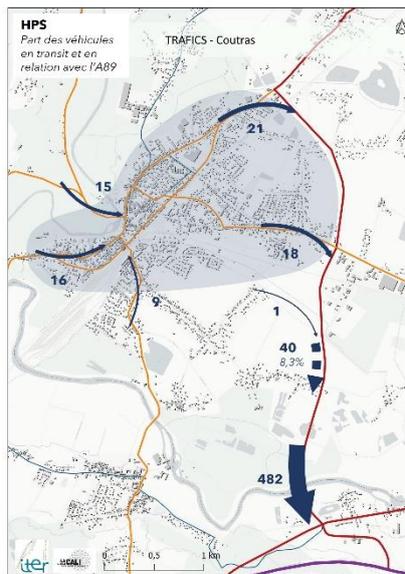
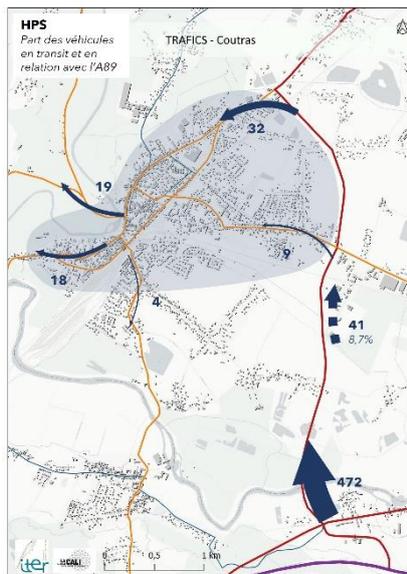
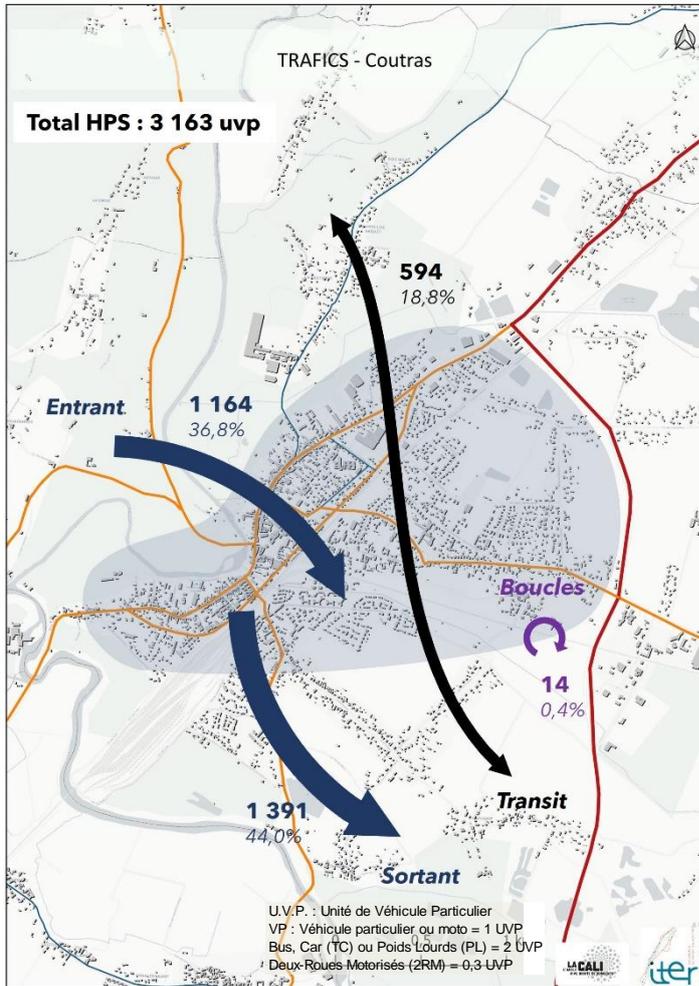


- Coutras – Heure de pointe du soir

Les trafics sont plus importants que le matin. Le périmètre cordon est traversé par 3 163 uvp.

La part du transit est d'environ 600 uvp, soit une faible proportion par rapport aux flux globaux : environ 19%. La part de ce transit en lien avec le giratoire de l'autoroute est marginal, bien que supérieur au matin : 81 deux sens confondus, soit 13,6% du transit total.

Les volumes en échange sont par conséquent majoritaires. Ils sont plus équilibrés que le matin, bien que les flux sortant soient majoritaires (54% des échanges).



3. Dans libourne : des points durs de circulation et des secteurs à enjeux (PEM)

Assez peu de points sensibles de trafic ont été constatés à l'échelle du centre-ville en heure de pointe :

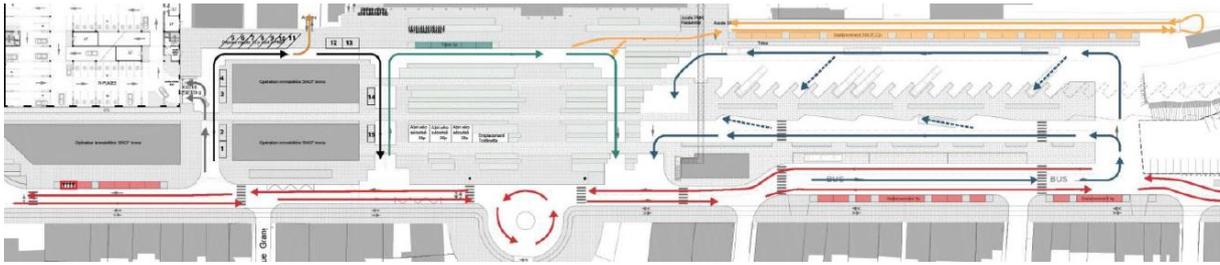
- Une retenue importante et régulière sur le pont de Loiseau en Heure de Pointe du Matin (HPM), conséquence directe de la priorité donnée aux flux en tourne-à-gauche de la rue Wilson vers le Quai de l'Isle. L'organisation du carrefour et son utilisation par l'automobiliste accentue cette contrainte (distinction tardive des flux tournant, vitesse, trajectoire...)
- Une retenue autour de la place Joffre en HPM, accentuée par la situation en travaux. Néanmoins le trafic reste fluide.
- Devant le lycée Max Linder de manière très ponctuelle, matin et soir.
- Sur l'avenue Galliéni, au droit de la gare routière, entre 17h05 et 17h20. La concentration et le cumul d'usages créent une situation de congestion dans l'insertion sur la place des Martyrs de la Résistance : trafic important tous modes, sortie de tous les autocars et autobus scolaires avec des girations très contraintes perturbant le trafic, forte densité de lycéens et collégiens en traversée et le long de la chaussée ralentissant l'écoulement des flux, etc.



Le réaménagement du PEM devrait permettre de :

- Réduire les contraintes de circulation des bus, malgré la nécessité de modifier les accès aux quais
- De faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et vélos : parvis de la gare, piste cyclable
- De fluidifier légèrement le système par la simplification du giratoire de la gare (suppression d'une branche)
- De maintenir, voire augmenter, l'offre de stationnement malgré la suppression des places sur l'avenue Galliéni nécessaire à la modification des circulations décrites ci-dessus. Les places n'auront cependant pas les mêmes vocations car compensées dans un parking en ouvrage.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais



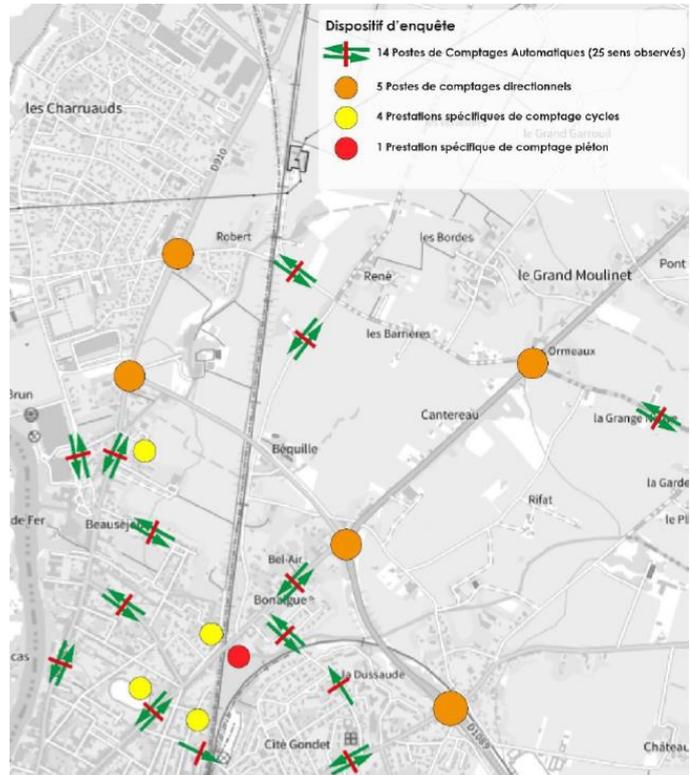
- ➔ Au droit de la gare routière se concentrent environ 600 piétons sur le quart d'heure de pointe le matin et environ 750 sur le quart d'heure de pointe du soir
- ➔ Les volumes des autres modes actifs sont marginaux

La contrainte des franchissements et la convergence de flux sur la partie Nord de Libourne

L'étude réalisée sur le secteur du pont route de Beauséjour en 2022, montre que les volumes de PL se concentrent sur les voies principales D1089 et D910. Seule l'avenue G. Pompidou est soumise à un trafic Poids-Lourds (PL), principalement le matin (15 PL par sens). Ces volumes sont la conséquence de phénomènes cumulés de dessertes locales (E. Leclerc, Gedimat,...) et d'un système de transit mais qui reste très marginal vers le Pont de Loiseau et l'Esplanade du 8 mai 1945. Sur l'ensemble des autres carrefours, dont le giratoire de l'Europe en lien direct avec le centre-ville, les itinéraires PL respectent leurs logiques.



Les avenues G.Pompidou et de l'Europe sont en revanche utilisées dans les proportions assez similaires par les Véhicules Légers (VL).



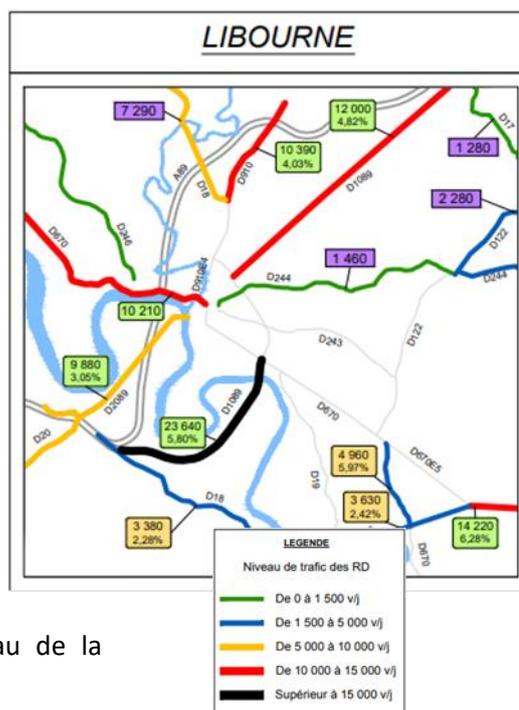
4. Les niveaux de trafic: le transport de marchandises

Le trafic routier est marqué localement par un ressenti de densité de trafic poids-lourds qu'il convient d'objectiver par des données factuelles.

Route Nationale 89 : trafic : 39 782 véhicules/jour, dont 9,30% de PL soit 3700 PL/jour

Route dite de Grand Itinéraire : route de 1^{ère} catégorie :

- **D910** (trafic : 10 390 véhicules/jour, dont 4,03% de PL soit 420 PL/jour) ;
- **D1089** (trafic sud Libourne : en 2018 23 640 véhicule/jour, dont 5,80% de PL soit 1372 PL/jour ; en 2020 18 850 véhicules/jour, dont 9,4 % de PL soit 1772 PL/jour ; trafic nord Libourne : 12 000 véhicules/jour, dont 5,8% de PL soit 696 PL/jour) ; **la 1089 est un axe majeur du territoire**, qui connecte Libourne à la N89 mais également à l'Autoroute A89. Elle dessert également le nord du territoire en liaison avec Libourne.
- **D2089** (trafic : 9 880 véhicules/jour, dont 3,05% de PL soit 300 PL/jour) ;
- **D674** (trafic : 5 240 véhicules/jour, dont 3,07% de PL soit 160 PL/jour) ; au centre de Saint Denis de Pile : **trafic : 2670 véhicules/jour, dont 8,1% de PL soit 216 PL/jour**
- **D21** (trafic : 1710 véhicules/jour, dont 9,7% de PL soit 165 PL/jour au niveau de la jonction entre la D21 et la D10)
- **D670** ; D261 ; D17 ; D936



Les routes classées « Route à grande circulation » : D910, D1089, D674, D670

Route d'itinéraire structurant : route de 2^{ème} catégorie : D244 ; D243 ; D247 ; D10 ; D18 ; D242.

Les principaux axes empruntés par les PL sont la D1089, la D674 et la D21, D261.

Gironde – Evolution 2015/2019			
	Trafic moyen tous veh./jour	Trafic moyen PL/jour	Vehxkm moyen/jour
Réseau national	5,3%	14,0%	2,7%
Réseau nat. concédé	7,3%	13,1%	4,7%
Réseau nat. non concédé	4,2%	14,3%	1,7%
Départementales	-4,5%	-31,0%	-8,0%

Tableau 30 Évolution des circulations tous véhicules 2015/2019 sur le réseau départemental 33

	Véhicules PLxkm moyen/jour		
	2015	2018	Evolution 2015-2018
Réseau national	8 876 680	9 771 450	+ 10 %
Réseau départemental	6 957 590	6 319 160	- 9,2 %
TOTAL	15 834 270	16 090 610	+ 1,6 %

Tableau 31 *Évolution des circulations PL 2015/2019 sur le réseau départemental 33*

Trafic routier en traversée d'agglomération (vitesse limitée à 50 km/h) sur l'axe nord-sud :

Les Eglisottes D674 : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant à 5510 dont 7% PL (385 PL)

Les Peintures D674 : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant à 5510 dont 7% PL (385 PL)

Coutras :

- D10 (zone 30) : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant à 6550 dont 4% PL (262 PL)
- D674 (zone 30) : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant à 6030 dont 3% PL (181 PL)
- D21 : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant 5250 dont 9% PL (472 PL)

Saint Denis de Pile :

- D910 Entrée sud d'agglomération (avant D674) : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant 32 495 dont 6% PL (1950 PL)
- D674
 - Entrée sud d'agglomération : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant 32 495 dont 6% PL (1950 PL)
 - Centre d'agglomération : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant 6030 dont 3% PL (181 PL)

Les Billaux :

- **D18** : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant **8978 dont 8% PL (718 PL)**
- D910 :
 - Sens 1 (entrée d'agglomération depuis Libourne vers D18) : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant 11 430 dont 5% PL (571 PL)
 - Sens 2 (D18 vers sortie d'agglomération vers Libourne) : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant 32 495 dont 6% PL (1950 PL)

Libourne :

- D670
 - Zone 30 entrée ouest d'agglomération (Loiseau) : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant 13 333 dont 16% PL (2133 PL)
 - Centre d'agglomération : 13 333 dont 16% PL (2133 PL)
- D910
 - Entrée nord depuis Les Billaux puis vers D670 : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) correspondant 32 495 dont 6% PL (1950 PL)

Depuis le nord du territoire, le trafic de Poids Lourds est important dans les traversées d'agglomérations (vitesse limitée à 50 km/h). Cela se vérifie notamment dans les communes nommées ci-dessus.

Plus particulièrement, **la commune des Billaux connaît un trafic élevé**, notamment en direction de Libourne. La D18 (depuis Guîtres) et la D910 (depuis St Denis) connaissent un fort trafic et se rejoignent sur Les Billaux.

Ce trafic important se retrouve sur Libourne avec une séparation des flux : une entrée en agglomération par la D910 pour rejoindre la D670 et un contournement de Libourne par la D1089.

Transports exceptionnels

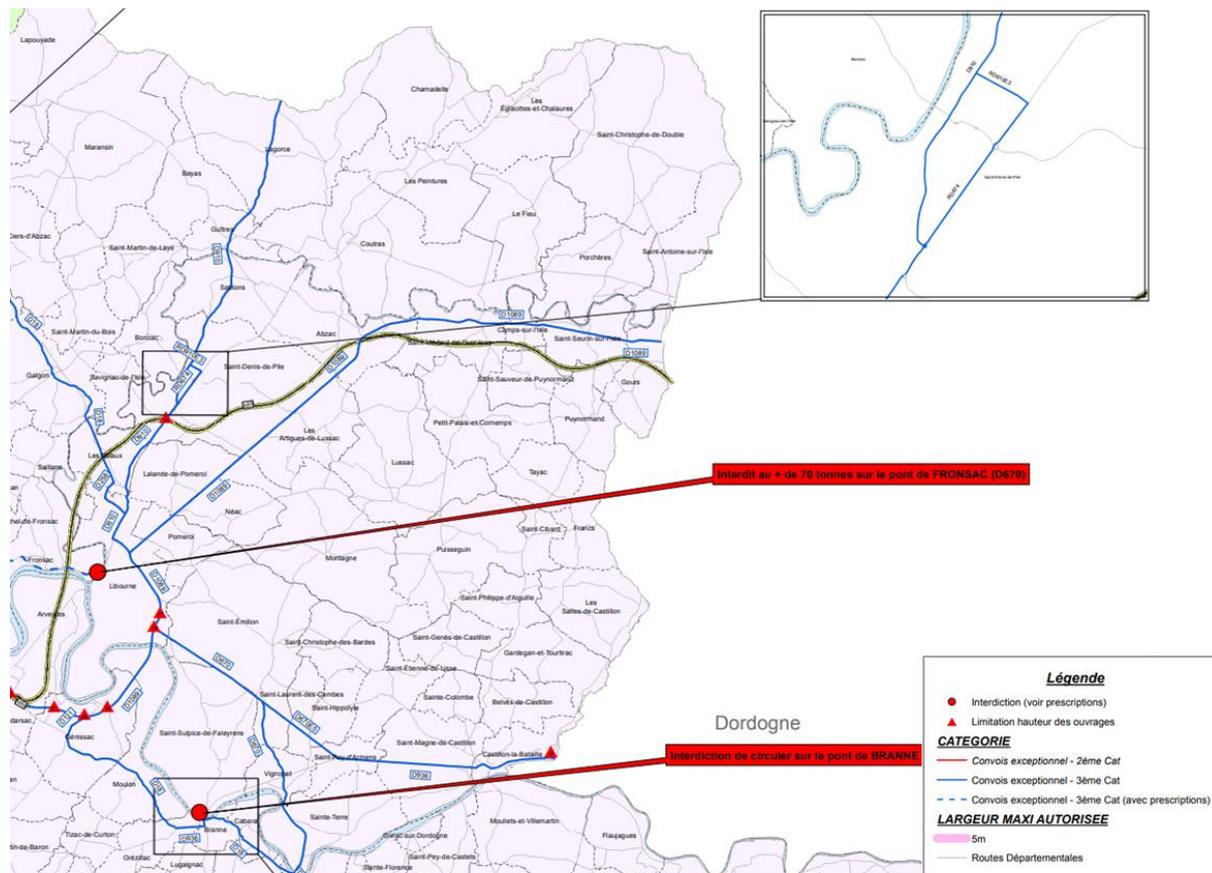
Dans la limite des tonnages règlementaires par essieu (13T maxi par essieu, etc...), le réseau D33 est :

- Autorisé pour les convois inférieurs à 48T ;
- Autorisé pour les convois dont les caractéristiques sont comprises entre 48T et 72T avec passage sur les ouvrages obligatoirement seuls ;
- Autorisé pour les convois entre 72T et 94T avec passage sur les ouvrages obligatoirement seuls et au pas ;
- Sur avis du CD33 à partir de 94T.

D'autres obligations et interdictions entrent en compte dans la circulation des transports exceptionnels :

- Des convois de 2^{ème} et 3^{ème} catégorie aux itinéraires prédéfinis ;
- Une interdiction de traverser le pont de Fonsac (D670) pour les convois de plus de 70 tonnes ;
- Des limites de hauteur sur plusieurs sites, notamment sur la D1089 au sud de Libourne et à Saint Denis de Pile (passage sous A89).

Carte des itinéraires transport exceptionnel sur le territoire



Source : carte du réseau départemental de la Gironde, Département Gironde

5. Gestion de voirie et des espaces publics : évolution du profil de voirie

Le **Règlement Départemental de Voirie** permet de définir le cadre réglementaire quant au réseau routier géré par le département de la Gironde. Il traite notamment les principes de domanialité, les droits et obligations du département, la gestion, la police et la conservation du domaine public routier. Ce règlement est amené à évoluer à court terme (d'ici 5 ans) afin d'apporter des précisions sur plusieurs thèmes dans l'objectif de se border juridiquement.

Maîtrise d'ouvrage du réseau routier départemental et spécificités : les aménagements envisagés par les collectivités sur domaine public départemental ne sont possibles qu'en agglomération.

Lorsqu'une collectivité souhaite aménager la route en agglomération, une délégation de maîtrise d'ouvrage est possible. Le département reste garant de la conservation du domaine public routier départemental même en agglomération et, à ce titre, valide techniquement les aménagements proposés. Une convention est alors proposée à la commune.

Par ailleurs, les communes peuvent se rapprocher du département afin de faire une demande de déclassement d'une voirie départementale vers une voirie communale. Le classement et le déclassement des routes départementales font l'objet de délibérations du Conseil Départemental, éventuellement après enquête publique.

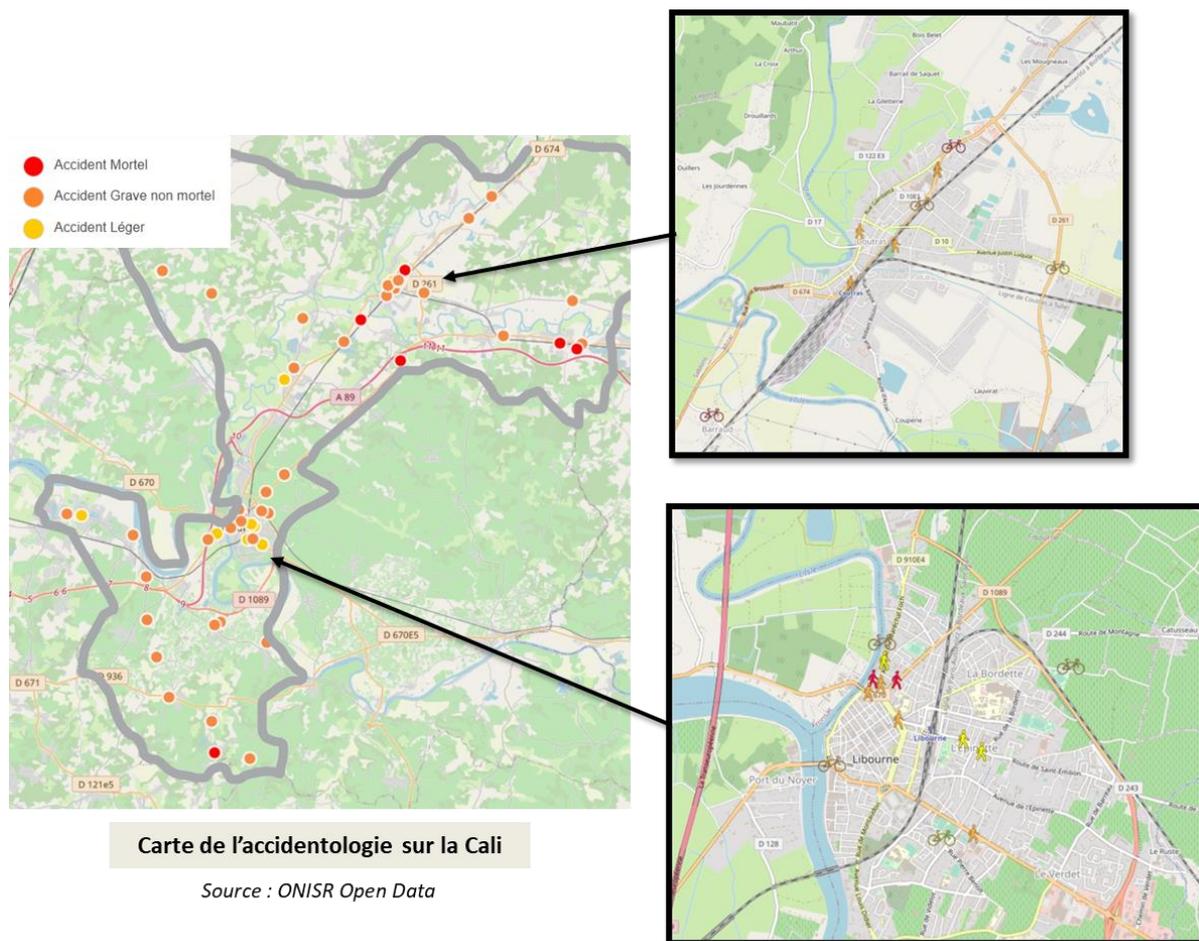
Le déclassement d'une voirie départementale en voirie communale permet notamment à la commune qui en bénéficie de réaliser les travaux et aménagements qu'elle souhaite sans avis/demande préalable auprès du département.

Évolution du profil de voirie

Les axes de transit (Route Grande Circulation, RD de 1ère catégorie voire 2ème catégorie, axes de transports exceptionnels) peuvent voir leur profil en travers réduit jusqu'à une certaine limite (5.75 m à 6 m, 7 m libre de tout obstacle pour les axes de convois exceptionnels).

Cependant, selon les prévisions de l'évolution du niveau de trafic, ces différents types de route ne seront pas emmenés à accueillir moins de circulation dans les prochaines années, mais plutôt davantage.

6. Accidentologie sur le territoire



Carte de l'accidentologie sur la Cali

Source : ONISR Open Data

Les données sont valables pour des accidents impliquant piétons et/ou cyclistes entre 2011 et 2020.

- 56 accidents (dont 9 décès et 57 blessés) de la route impliquant des piétons et cyclistes ont été répertoriés dans la base des accidents annuels corporels entre 2011 et 2020.
- La majorité des accidents de la route ont lieu sur les communes de Libourne (18 accidents dont 2 décès et 23 blessés) et de Coutras (8 accidents dont 1 décès et 8 blessés), sur les axes où la densité de trafic est la plus forte (à Libourne sur la RD 910, Route de Saint-Emilion, la RD970, les cours et à Coutras la RD674 particulièrement et la RD10 dans une moindre mesure). Cela souligne **l'enjeu d'apaisement des flux de circulation** et de réduction des volumes de trafic routier.

F. ÉVALUATION DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT: UNE RÉGLEMENTATION QUI PERMET DE CANALISER LES USAGES

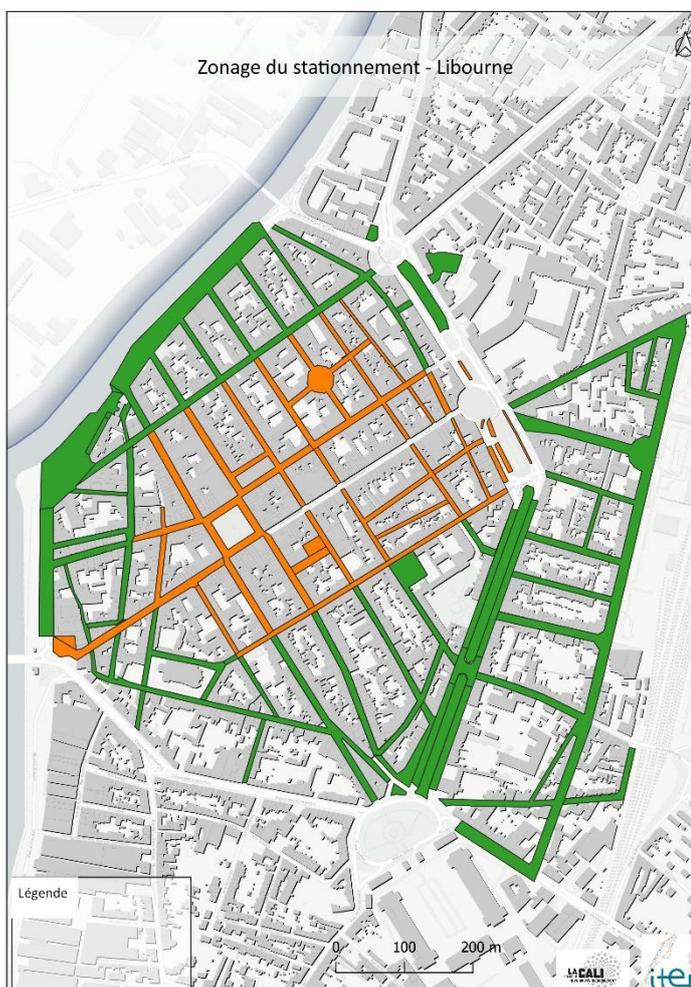
1. Le stationnement à libourne

- **Règlementation et tarification de l'offre de stationnement à Libourne**

La commune de Libourne a réglementé son stationnement. Toute la bastide, à l'exception du Cour Des Girondins, est réglementée, ainsi que tous les faubourgs situés entre la bastide et la gare, entre la rue Parmentier au nord et l'avenue de Verdun au sud. La réglementation spécifique de ce secteur est associée au développement d'une offre capacitaire en lien avec la gare à l'Est des voies, afin de limiter la pression en stationnement sur la ville par les usagers du train, en particulier les navetteurs.

Sur l'ensemble de ce périmètre, le stationnement sur voirie est payant du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 19h. Il s'organise autour de deux zones :

- Une **zone verte** qui permet un stationnement de **longue durée**, jusqu'à 8h. Au-delà, le tarif est exponentiel par l'application d'une graduation du Forfait Post Stationnement (FPS) : 3,50€ pour 8h, puis 12€ jusqu'à 8h10 et 30€ au-delà. Une gratuité de 1h30 (une fois par jour) permet néanmoins de favoriser un niveau de rotation lorsque la disponibilité le permet.
- Une **zone orange** qui limite le stationnement à **2 heures**. Au-delà, le tarif est exponentiel par l'application d'une graduation du Forfait Post Stationnement (FPS) : 3,10€ pour 2h, puis 12€ jusqu'à 2h10 et 30€ au-delà.



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

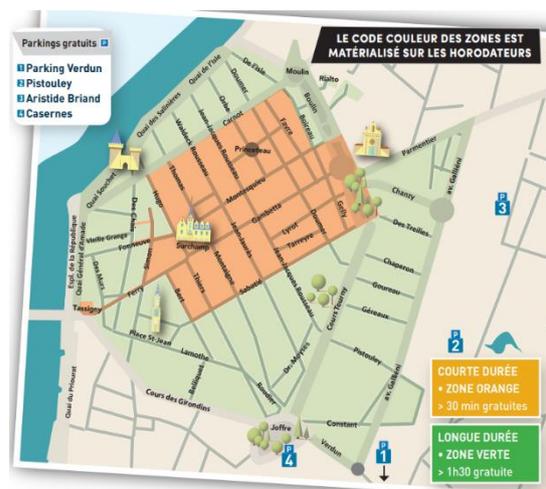
L'offre « communiquée » est complétée par :

- **4 parkings gratuits** au contact direct de la zone verte
- **1 parking payant** de 310 places en cœur de ville, place Abel Surchamp. Géré en Délégation de Service Publique (DSP) par Effia, il est accessible 7j/7 et 24h/24.

ZONE ORANGE : CŒUR DE BASTIDE		ZONE VERTE	
DURÉE	TARIFS	DURÉE	TARIFS
30 minutes	gratuit 1 fois / jour sinon 0,50€	30 minutes	gratuit 1 fois / jour sinon 1,20€
1 heure	1,00€	1h	1,70€
1h30	2,00€	2h	2,40€
1h40	2,30€	3h	2,70€
1h50	2,60€	4h	3,00€
2h	3,10€	5h	3,30€
2h10	12€	6h	3,40€
2h20	30€	7h	3,40€
Forfait Post Stationnement	30€	8h	3,50€
		8h10	12€
		8h20	30€
		Forfait Post Stationnement	30€

La zone verte est largement ouverte à l'abonnement. La tarification est en fonction du profil, libournais ou non, ce qui permet de n'exclure aucun profil d'usager mais d'en réguler la présence.

Un abonnement spécifique pour certains professionnels (déménagement, artisans), permet de maintenir un bon niveau d'accessibilité au cœur de ville.



La multiplication des moyens de paiement favorise également le fonctionnement global et l'accessibilité au service par tous.

HORS LIBOURNAIS		LIBOURNAIS*		DÉMÉNAGEMENTS ET ARTISANS	
DURÉE	Tarifs	DURÉE	Tarifs	DURÉE	Tarifs 2021
Hebdomadaire	9€	1 jour	1,20€	1/journée matin	2,40€
Mensuel	33€	2 jours	2,40€	3 heures	3,00€
Trimestriel	84€	1 semaine	5,50€	1/2 journée	3,00€
Semestriel	157€	1 mois	21€	1 journée	3,50€
Annuel	252€**	3 mois	52€		
		6 mois	83€		
		1 an	156€**		

* Est considéré comme Libournais tout habitant de la commune de Libourne.
 ** Possibilité de mensualisation.
 *** Après enregistrement auprès de la Police municipale.

Les tarifs ne sont pas divisibles par heure.

Source (2022) : <https://www.libourne.fr/utile/stationnement/abonnement-1>

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Le périmètre réglementé comprend officiellement **2 359 places** :

- 443 en zone orange
- 1 606 en zone verte
- 310 dans le parking souterrain (270 places selon le site internet)

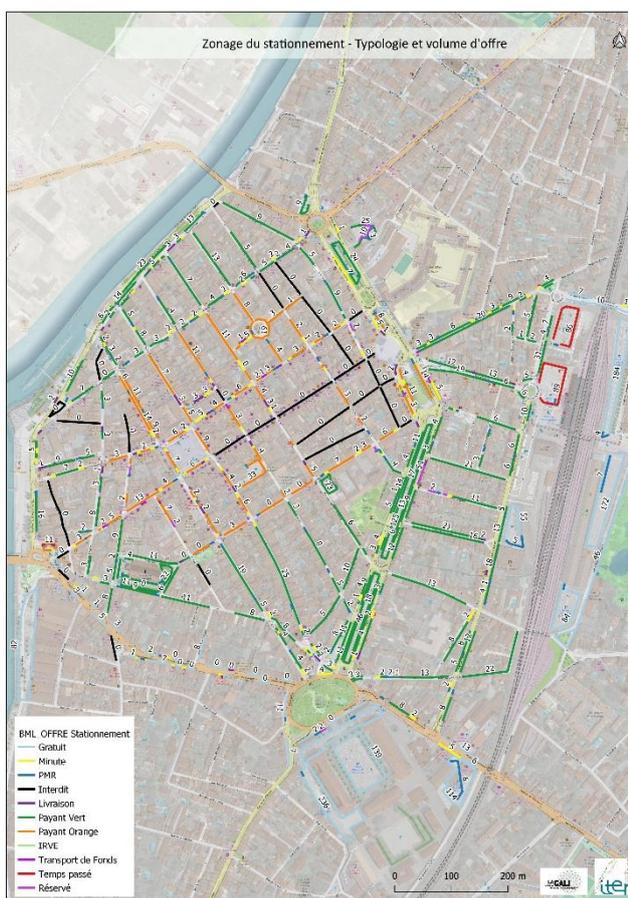
L'offre gratuite au contact direct de la zone réglementée compte 863 places, dont 4 parkings : Verdun (120 places), Pistouley (89 places), Briand 1 (170 places) et Casernes/Montaudon/Place d'Armes/Lamarque (282/300 places) (*terminologie différente selon les sources*).

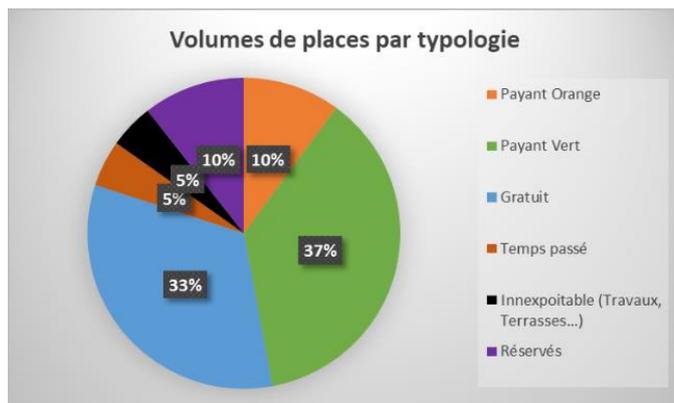


L'offre relevée affiche une variation par rapport à l'offre communiquée au public, notamment en raison de nombreux travaux (168 places).

Offre totale de stationnement et répartition géographique par typologie de réglementation

L'offre étudiée est d'environ **3 650 places**, réparties de la manière suivante (hors parking souterrain) :





Secteurs	Places
Payant Orange	367
Payant Vert	1346
Gratuit	1201
Temps passé	175
Inexploitable (Travaux, Terrasses...)	168
Réservés	384
<i>Réservé</i>	27
<i>Personnes à Mobilité Réduite (PMR)</i>	135
<i>Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)</i>	8
<i>Livraison</i>	51
<i>Transport de Fonds</i>	9
<i>Minute</i>	154
Total	3641
Total exploitable	3473

• **Analyse des usages et de la performance de la politique de stationnement**

Les données horodateur des journées du 6/10 et 20/10, permettent d'appréhender les principaux indicateurs tels que le prix moyen acquitté par l'utilisateur, la durée moyenne de stationnement hors abonnés, le taux de respect, etc.

- Le prix moyen est inférieur à 1€ dans les deux zones, ce qui se traduit par un temps de stationnement de courte durée. La moyenne et longue durée correspond principalement à des usagers abonnés ou en infraction de paiement.
- Le taux de respect, et le nombre de FPS dressés, sont moins importants en zone verte car les usagers sont majoritairement des abonnés.
- Le poids des abonnés sur la zone verte représente une occupation maximale d'environ 82% des places, ne laissant ainsi que 18% de l'offre aux usagers horaires (environ 240 places).

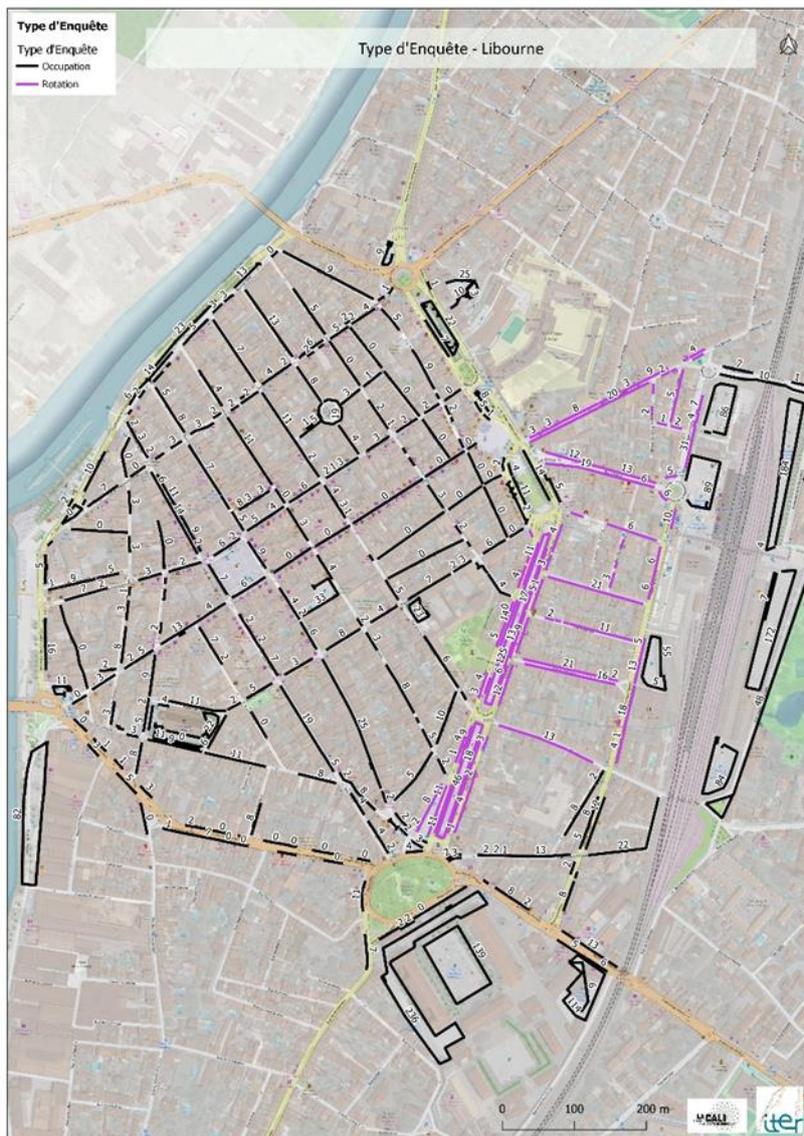
Données sources	Transactions	Recette	FPS	Abonnés Libournais	Abonnés Hors Libournais
Zone orange	1123	1 001,12 €	52	0	0
Zone verte	1400	1 047,89 €	5	557	548

Ratios	Prix moyen	Durée Moyenne	Taux de respect	Part de l'offre occupée / Libournais	Part de l'offre occupée Hors Libournais	Part de l'offre disponible à l'utilisateur horaire
Zone orange	0,89 €	Moins d'1h	95,6%	0	0	0
Zone verte	0,75 €	Moins d'1h	99,6%	41,4%	40,7%	17,9%

La totalité de l'offre précédemment décrite a fait l'objet **d'enquête d'occupation et de rotation le jeudi 20 octobre 2022**, c'est-à-dire une journée type de semaine et sans marché. Plus de détails sont apportés dans l'annexe « BML_DIAG_Volet Circulation stationnement »

Deux types d'enquête ont été réalisés :

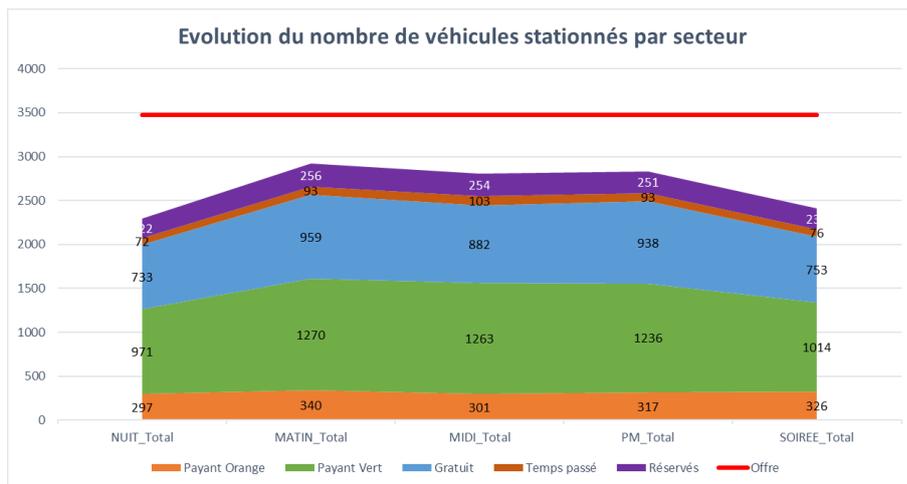
- Enquête **occupation** :
 - sur **2 800 places**, correspondant à la totalité de la bastide et à l'offre gratuite périphérique, dont les parkings.
 - 5 relevés : nuit (entre 22h et 6h), matin (autour de 10h), midi (entre 12h30 et 13h30), après-midi (entre 14h30 et 15h30) et début de soirée (entre 18h30 et 19h30).
- Enquête **rotation** sur **729 places** en zone verte, sur le Cours Tourny et la zone tampon avec la gare SNCF :
 - Relevés de plaques par section de voies
 - 15 rotations entre 6h et 21h
 - Agrégation des données d'occupation avec les données issues de l'enquête occupation pour donner une vision homogène de la pression en stationnement aux cinq périodes clés.



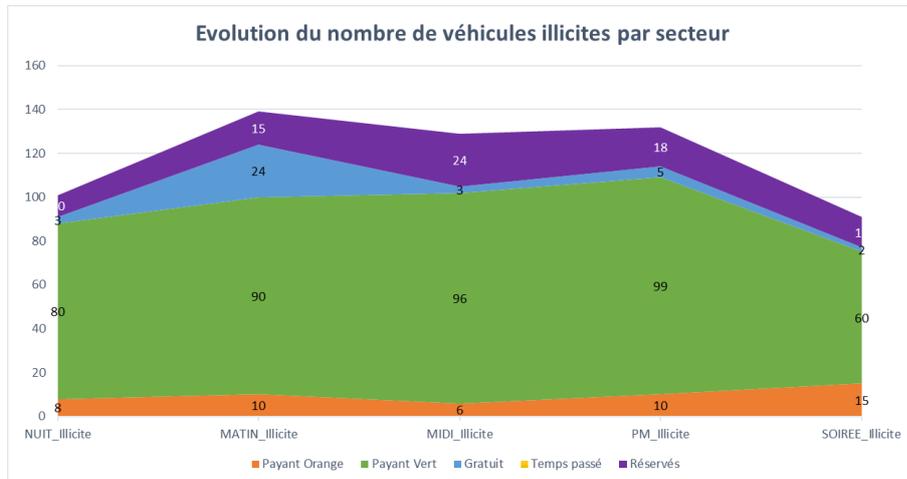
L'analyse sur l'ensemble du périmètre (deux enquêtes), permet de donner une vision globale de la pression du stationnement sur l'espace public au cours d'une journée, par type d'offre. Elle permet également de quantifier les volumes de véhicules en stationnement illicite (interdit et pas « non payé »), en fonction de la typologie du stationnement.

De manière globale, le stationnement se concentre sur la zone verte et la frange gratuite, regroupant plus des ¾ des usages. L'occupation est assez stable dans l'ensemble, mais on peut noter :

- L'apport des pendulaires et rabatteurs aux périodes d'activité (AM/PM)
- Un léger creux à midi correspondant au départ de visiteurs et de certains pendulaires.
- Un léger écart entre le matin et le soir, montrant l'impact des activités du début de soirée sur le stationnement.



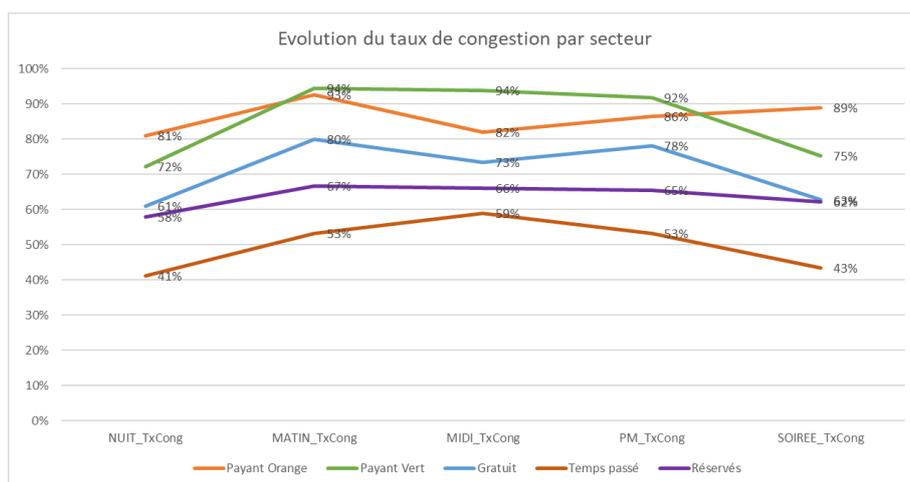
On note enfin que l'essentiel du stationnement illicite se concentre sur la zone verte.



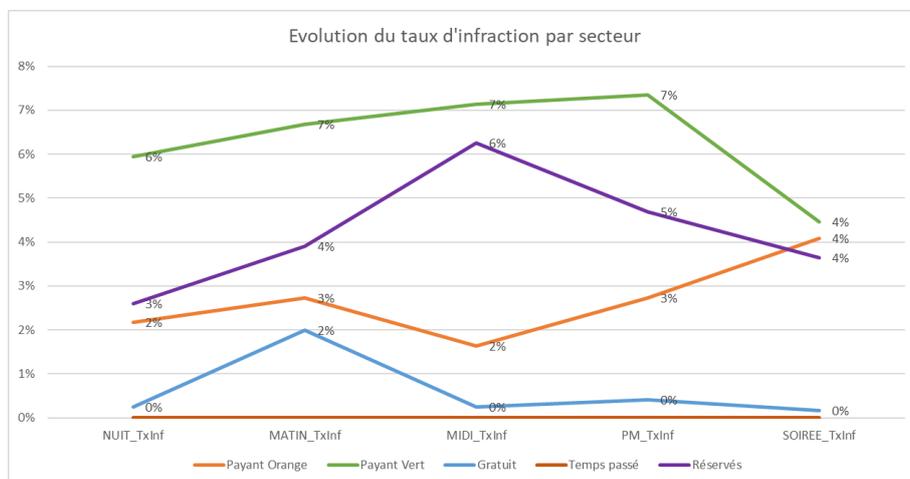
L'évolution du taux de congestion et d'infraction par secteur, sur une journée type de semaine permet d'identifier les offres les plus en tension et celles qui bénéficient encore de marges de manœuvres :

- La zone verte est constamment sous tension, notamment parce qu'elle s'adresse à tous les publics, de courte, moyenne et longue durée.
- La zone orange est sous tension le matin, mais fonctionne bien le reste de la journée.
- L'offre gratuite, du fait de son éloignement et le volume offert, affiche un peu de réserve et fonctionne bien dans son ensemble.
- L'offre réservée est occupée régulièrement à 2/3.
- L'offre de la gare, de par sa tarification – mais aussi parce qu'il y a une offre adaptée et plus attractive à proximité – est peu utilisée.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

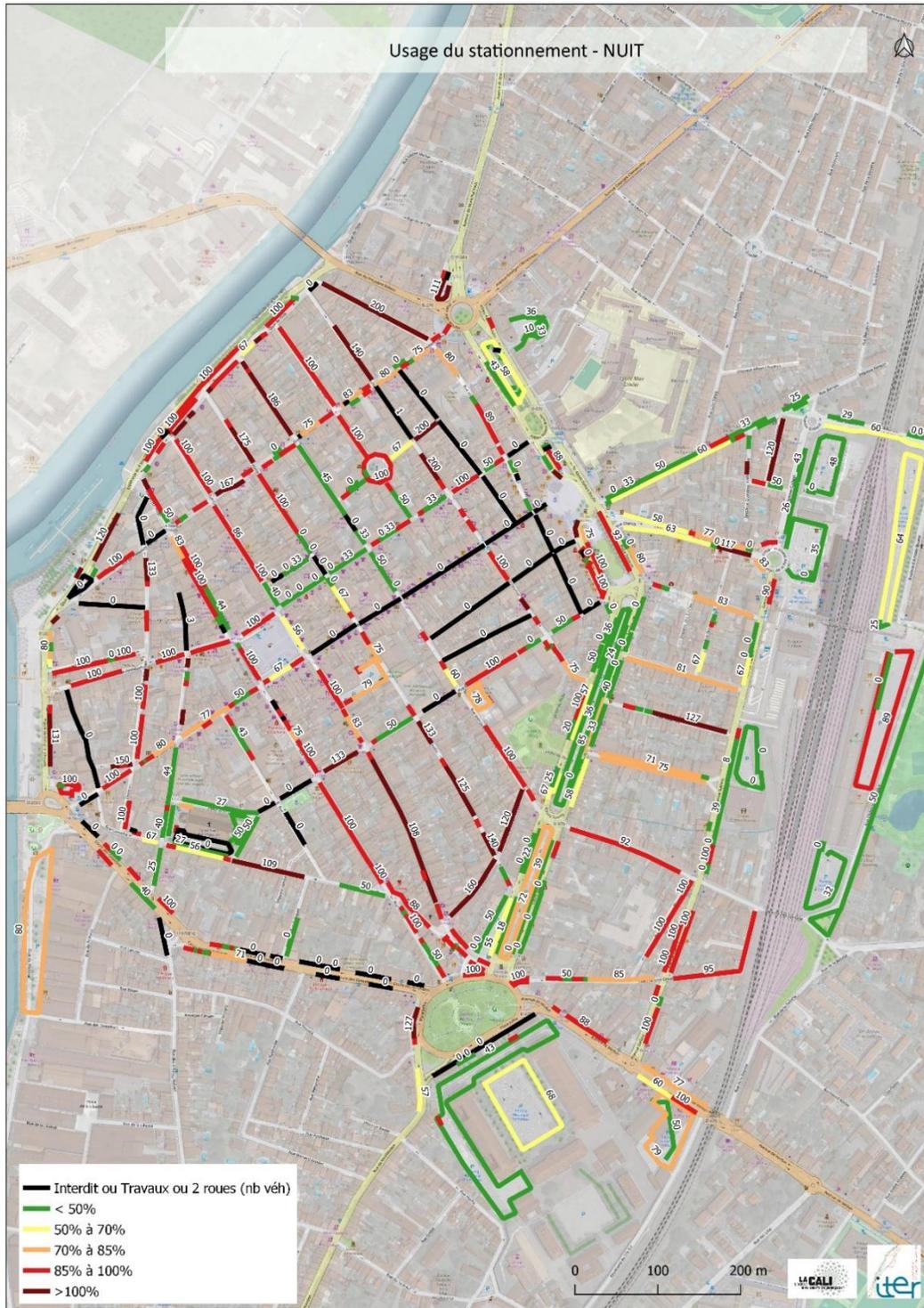


Le taux d'infraction est important sur la zone verte (7%) et l'offre réservée (sur certains horaires). Il est plus modéré, voire faible, sur les autres offres.



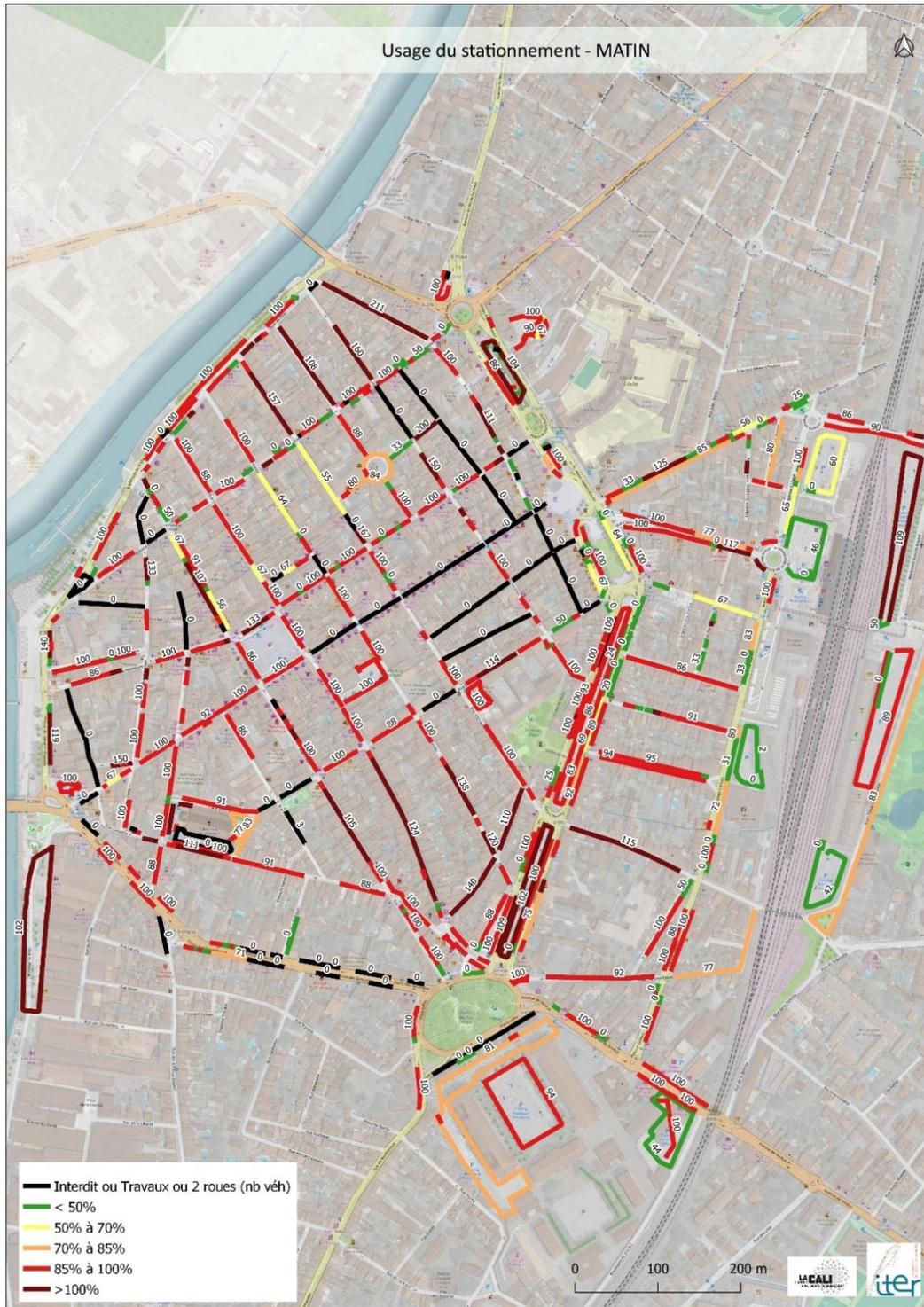
L'usage de nuit : 66% de congestion. Hors places réservées et parkings au temps passé de la gare, ce taux est de 69%.

- À l'exception de micro-secteurs (notamment autour de la place St-Jean), la Bastide dans son ensemble est saturée.
- Le secteur Tourny-Galliéni-Gare est occupée de manière plus hétérogène et affiche globalement de la réserve de capacité, en particulier sur le Cours Tourny.
- Les parkings de part et d'autre de la gare SNCF sont peu occupés et affichent une vocation de rabattement à la journée, voire de soupape pour l'offre du centre-ville. Cela montre bien que cette offre a un usage soit pour les pendulaires qui prennent le train soit pour les actifs du secteur qui ne trouvent pas à se garer dans le secteur et donc se rabattent autour de la gare. Cette population n'est pas présente la nuit. C'est notamment marqué pour le parking Aristide Briand.
- Les grands parkings au sud sont peu occupés la nuit.



L'usage en matinée : **84% de congestion**. Hors places réservées et parkings au temps passé de la gare, ce taux est de 88%.

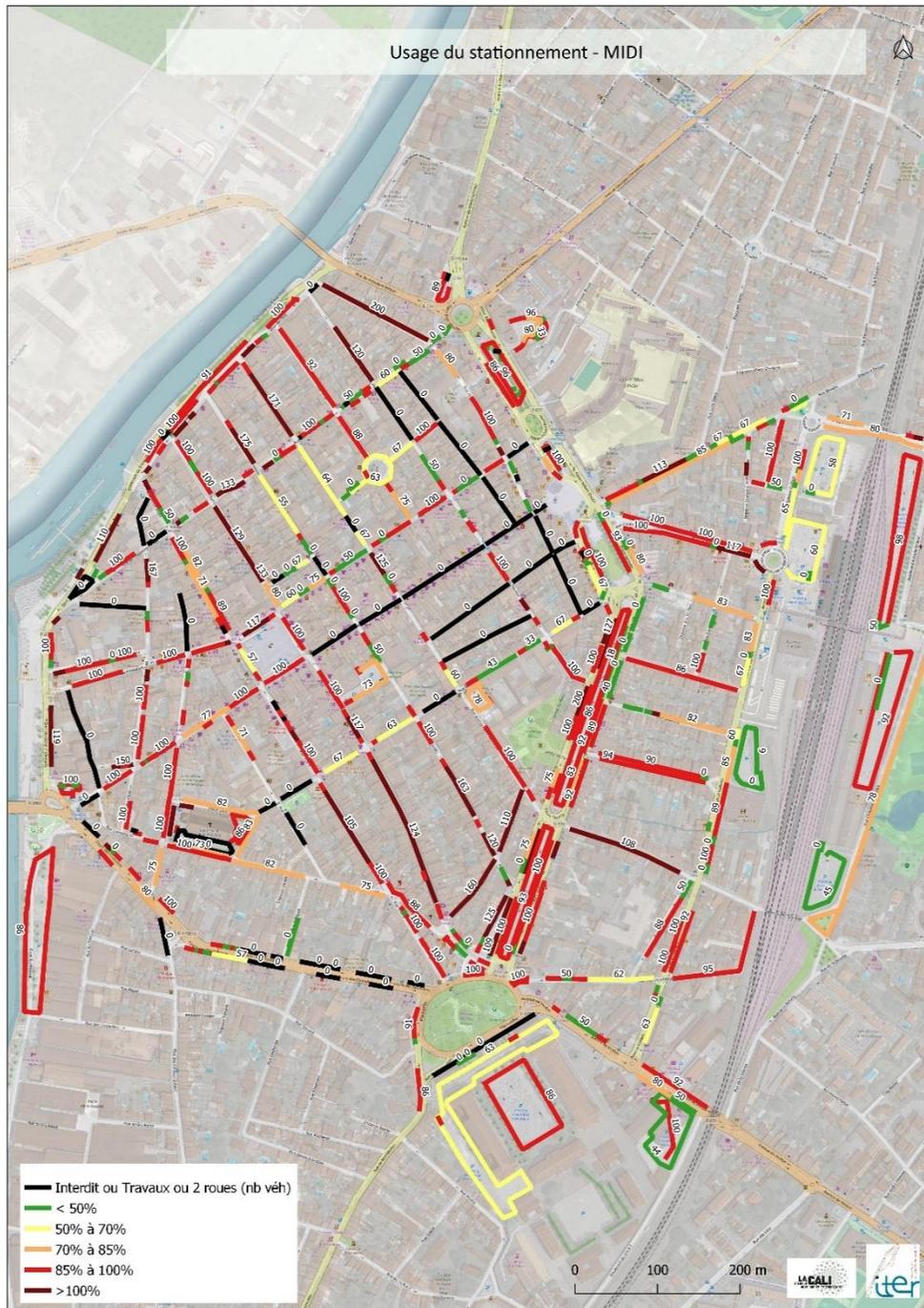
- Le périmètre est globalement en tension, même s'il existe quelques offres encore capacitaires, principalement autour de la gare, sur l'offre gratuite.
- Les zones orange et verte (hors places réservées) sont saturées : 93% et 94%.
- L'offre gratuite, plus éloignée du centre-ville, est occupée à 80%.



L'usage à midi : **81% de congestion**. Hors places réservées et parkings au temps passé de la gare, ce taux est de 84%. Le retour au domicile de certains pendulaires et visiteurs participe de ce constat.

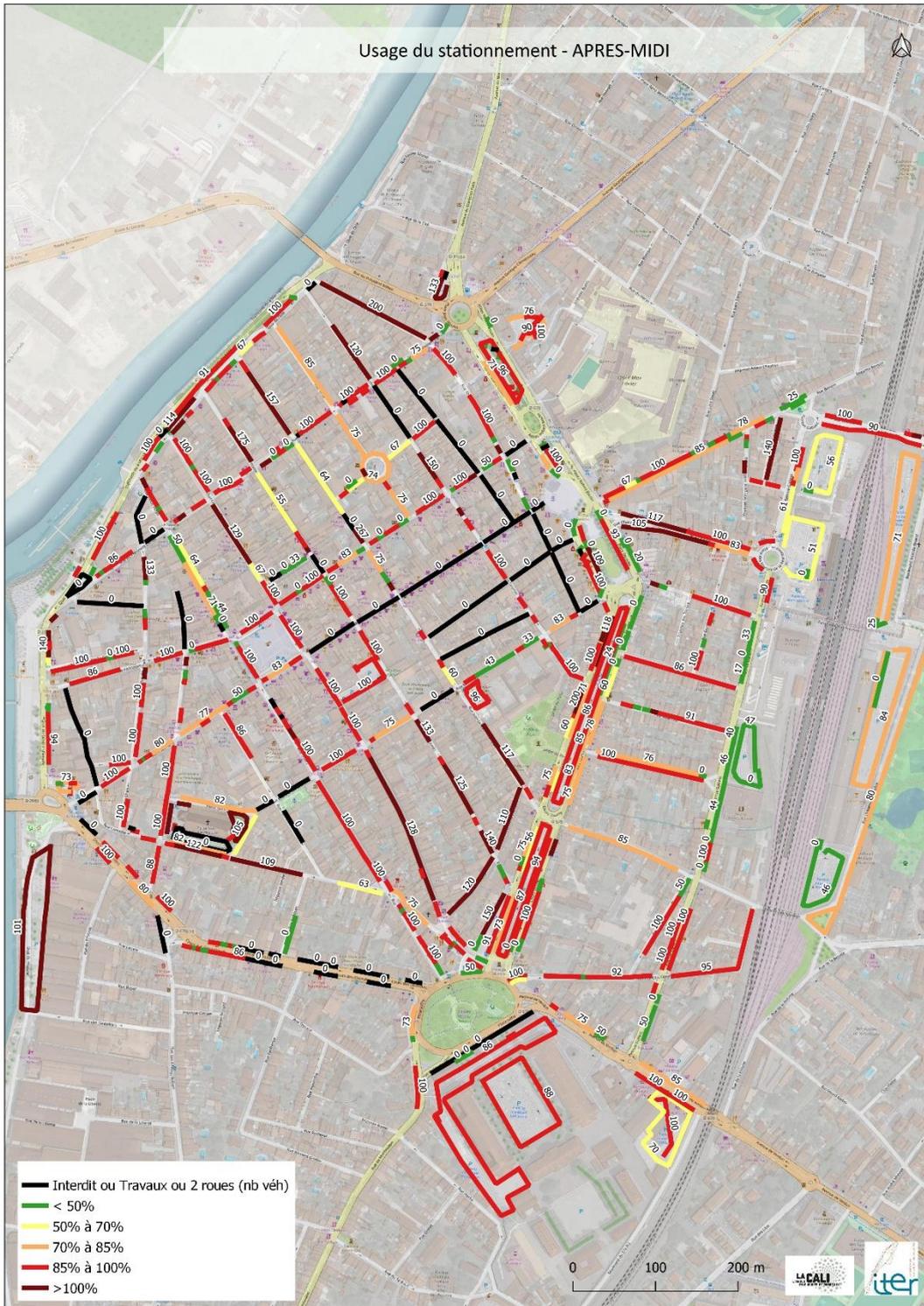
- Le périmètre est globalement en tension, malgré une baisse d'usage. Il existe quelques offres encore capacitaires, principalement autour de la gare, sur l'offre gratuite.
- C'est principalement la zone orange qui se libère sur ce créneau. Le taux de congestion passe de 93% en matinée à 82%.

- La zone verte reste sur un même niveau de congestion (84%). Ce qui reste cohérent avec la réglementation permettant un usage longue durée.
- L'offre gratuite, plus éloignée du centre-ville, est occupée à 73%, contre 80% en matinée.



L'usage l'après-midi : **82% de congestion**. Hors places réservées et parkings au temps passé de la gare, ce taux est de 85%.

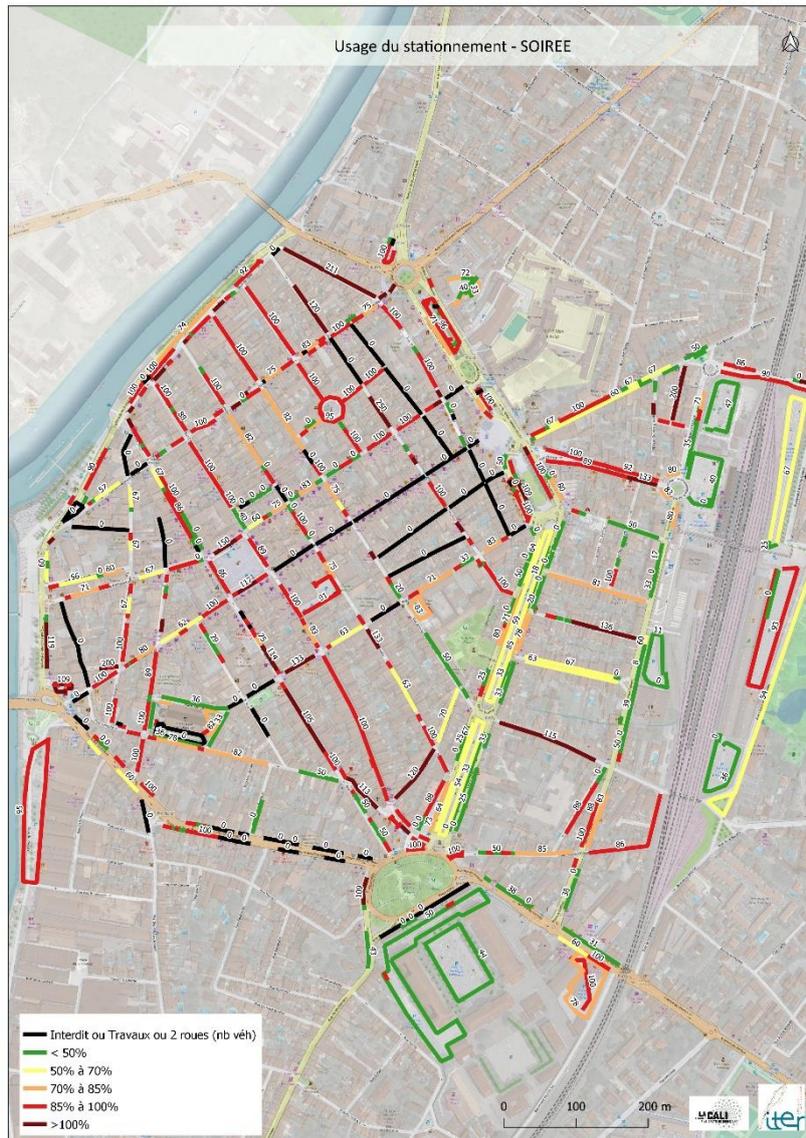
- Le périmètre se recharge sur la zone orange (86% contre 82% à midi) et le gratuit (78% contre 73% à midi).
- La zone verte reste sur un niveau de congestion assez comparable, même si une baisse commence à s'amorcer (82% contre 84% en matinée et à midi).



L'usage en début de soirée : **69% de congestion**. Hors places réservées et parkings au temps passé de la gare, ce taux est de 72%.

- Le périmètre continue à se charger sur la zone orange (89% contre 86% l'après-midi).
- La baisse sur la zone verte est très marquée : 75% de congestion contre 92% dans l'après-midi. Ce taux s'approche de celui constaté la nuit (72%). Cette offre est donc peu utilisée par les visiteurs sur ce créneau.

- La baisse sur le périmètre gratuit est également significative : 63% contre 78% dans l'après-midi. À l'image de la zone verte, ce taux s'approche de celui constaté la nuit (61%), et illustre la faible attractivité de cette offre pour les visiteurs de soirée (restaurants, cinéma ; etc.).



L'analyse a été complétée par une enquête rotation sur le secteur Tourny-Galliéni. L'objectif étant d'appréhender le fonctionnement précis de ce secteur tampon entre le centre-ville et la gare, à la fois sous pression résidente et pendulaire, mais également sous pression de rabattement gare.

L'offre analysée est de **729 places**, réparties de la manière suivante :

- Payant zone verte : 671 places
- Arrêt minute : 17 places
- IRVE : 4 places
- Livraison : 8 places
- PMR : 20 places
- Réservé (police/gendarmerie) : 8 places
- Transport de fonds : 1 place



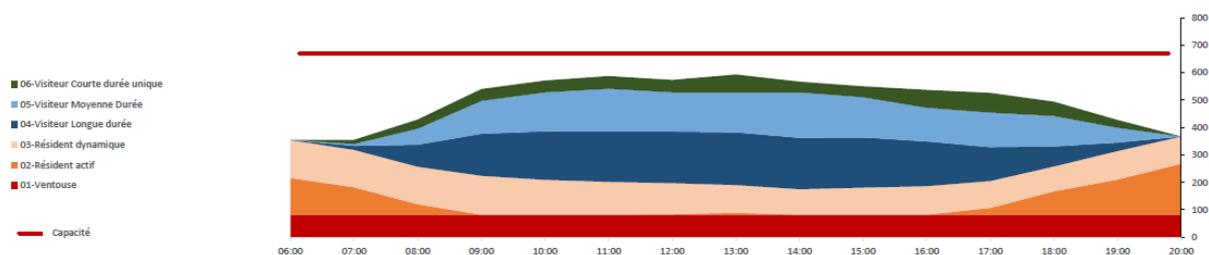
Les analyses qui suivent se concentrent sur l'offre payante, c'est-à-dire sans les places réservées qui ont leur propre logique de fonctionnement et qui peuvent exagérément pondérer le niveau de congestion ou accentuer le niveau de rotation.

- Le **périmètre**, dans sa globalité, est **sous tension**, avec un taux de **congestion de 82,5%** en période d'activité.
- Au maximum, ce sont environ 600 véhicules stationnés pour une offre de 671 places. Au plus bas, on dénombre 354 véhicules stationnés.
- Le taux d'**infraction** moyen est **élevé** (environ 6%)
- Le taux de **rotation** est assez **faible** : 2,6 en période d'activité, mais globalement cohérent avec la réglementation longue durée
- L'usage **résident** est **significatif** : toujours à minima 175 voitures, dont environ 80 ventouses.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

- L'usage **longue et moyenne durée est marqué et** représente jusqu'à 340 véhicules en période d'activité.
- Malgré le niveau de congestion, le périmètre permet l'accueil d'usagers de courte durée (jusqu'à 70).

	Nb Vehicules	Dont infractions	Taux d'infraction	Taux d'occupation	Taux de congestion
06:00	354	25	3,7 %	49,0 %	52,8 %
07:00	355	25	3,7 %	49,2 %	52,9 %
08:00	429	24	3,6 %	60,4 %	63,9 %
09:00	540	27	4,0 %	76,5 %	80,5 %
10:00	571	36	5,4 %	79,7 %	85,1 %
11:00	587	48	7,2 %	80,3 %	87,5 %
12:00	573	41	6,1 %	79,3 %	85,4 %
13:00	593	41	6,1 %	82,3 %	88,4 %
14:00	567	43	6,4 %	78,1 %	84,5 %
15:00	550	47	7,0 %	75,0 %	82,0 %
16:00	537	47	7,0 %	73,0 %	80,0 %
17:00	526	40	6,0 %	72,4 %	78,4 %
18:00	494	39	5,8 %	67,8 %	73,6 %
19:00	427	30	4,5 %	59,2 %	63,6 %
20:00	367	25	3,7 %	51,0 %	54,7 %
Total général	1 794	538	5,3 %	68,9 %	74,2 %



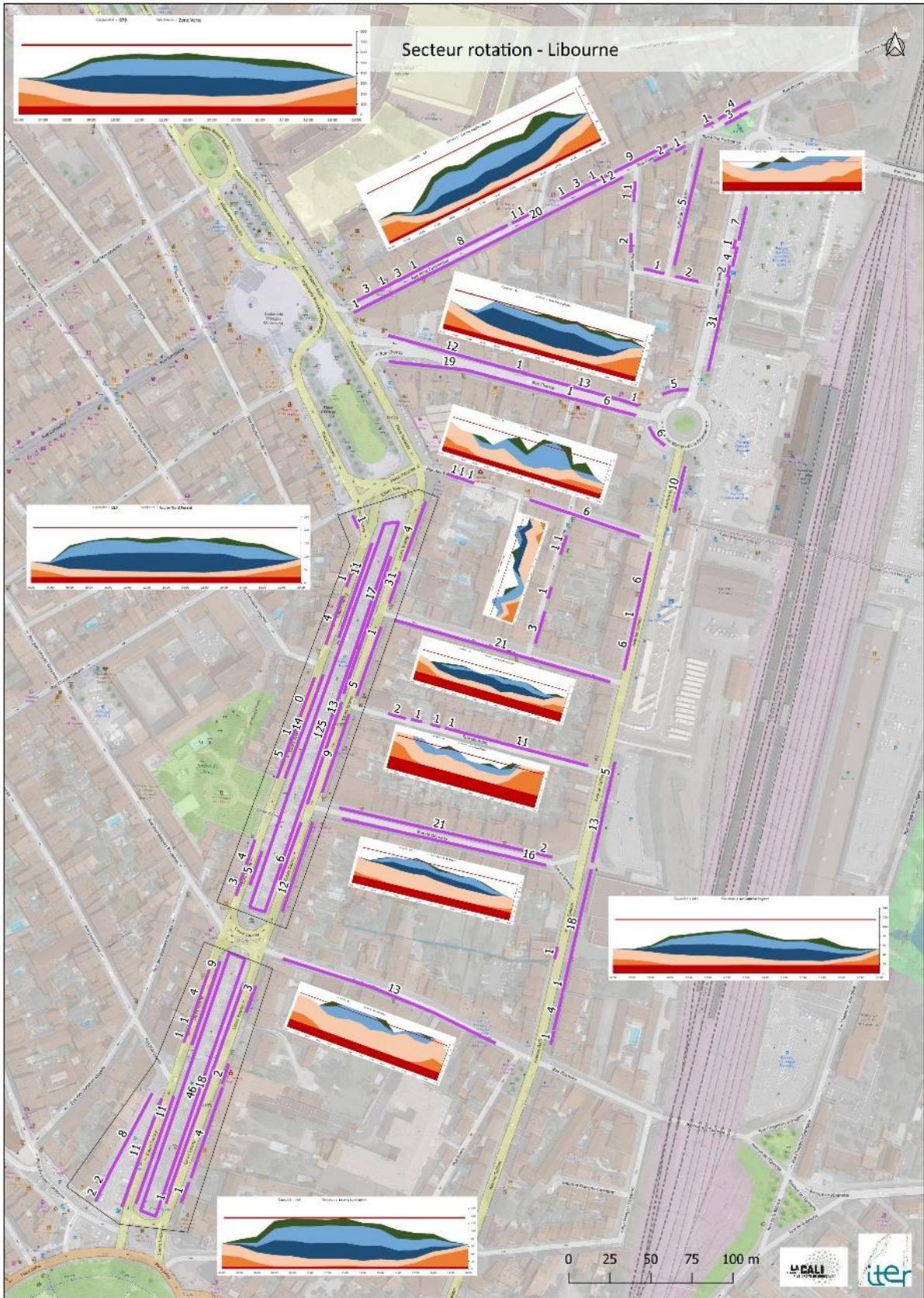
Nb Vehicules	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	Total
01-Ventouse	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82
02-Résident actif	134	100	38				2	7				25	85	128	186	289
03-Résident dynamique	138	136	137	142	127	120	113	101	93	99	104	98	91	104	99	195
04-Visiteur Longue durée		15	80	153	177	183	188	192	187	183	163	123	73	31		192
05-Visiteur Moyenne Durée		7	59	120	142	156	143	146	166	146	123	126	111	54		453
06-Visiteur Courte durée unique		15	33	43	43	46	45	65	39	40	65	72	52	28		583
Total	354	355	429	540	571	587	573	593	567	550	537	526	494	427	367	1 794

Une vue d'ensemble permet d'appréhender les spécificités de chaque micro-secteur :

- Dominante pendulaire sur Tourny, avec un profil plus longue durée sur la partie nord
- Forte dominante résident, y compris en journée, sur les rues perpendiculaires de la partie sud, entre les rues Chaperon et Pistouley, ainsi que sur le secteur Grangère
- Dominante pendulaire en journée sur les rues Parmentier, Chanzy et Treilles, avec profil plus longue durée sur la rue Chanzy.
- L'avenue Galliéni, dans son ensemble, affiche un profil mixte pendulaire/résident, mais biaisé en partie par les véhicules ventouses en lien avec les loueurs ou La Cali.

Le profil visiteur de courte est peu présent. Il est identifié en priorité à l'extrême nord (Parmentier) et sud (Tourny), et très peu par ailleurs.

Le niveau de saturation est très variable. Les secteurs les plus sollicités sont Tourny Sud et la plupart des rues perpendiculaires, dont la rue Chanzy par du pendulaire et la rue Pistouley par le résident.



2. Le stationnement À Coutras

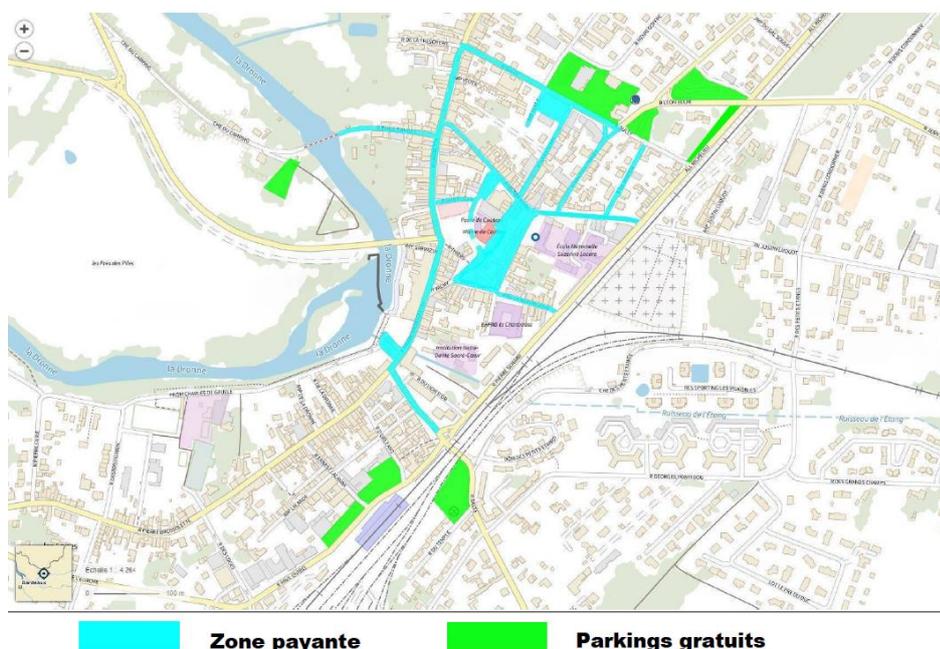
Règlementation et tarification de l'offre de stationnement

Depuis début 2023 (lancement officiel au 09 mars 2023), la ville de Coutras a réglementé l'offre de stationnement sur sa partie centrale, en instituant une zone de stationnement payante. Cette mesure fait suite à la délibération du conseil municipal de Coutras en date du 22 septembre 2022. Une tarification horaire est mise en œuvre et des tarifs spécifiques dédiés aux résidents ou professionnels est mise en place. La tarification proposée est la suivante :

Gratuité : 30 minutes gratuites par jour non cumulables, non fractionnables

Durée	Tarifs
30 minutes	Gratuit 1 fois par jour, sinon 0,50 €
1h00	1,00 €
2h00	2,00 €
3h00	3,00 €
3h10	17,00 €
3h20	25,00 €

Les périmètres de stationnement avec leur réglementation sont constitués de deux zones : une zone payante et une zone gratuite, comprenant un ensemble de parkings limitrophes à la zone payante.



L'usage du stationnement :

L'usage du stationnement pu être observé et analysé grâce à la réalisation d'une enquête de stationnement après mise en place de la nouvelle réglementation. Celle-ci a été réalisée sur la totalité de l'offre payante ainsi qu'une partie de l'offre limitrophe payante (parking autour de la salle des fêtes te du centre des finances publiques). L'enquête a eu lieu le jeudi 25 mai 2023, c'est-à-dire une journée type de semaine après mise en place de la zone payante (nouvelle réglementation en mars 2023).

=> Deux types d'enquête ont été réalisées :

- Enquête occupation :

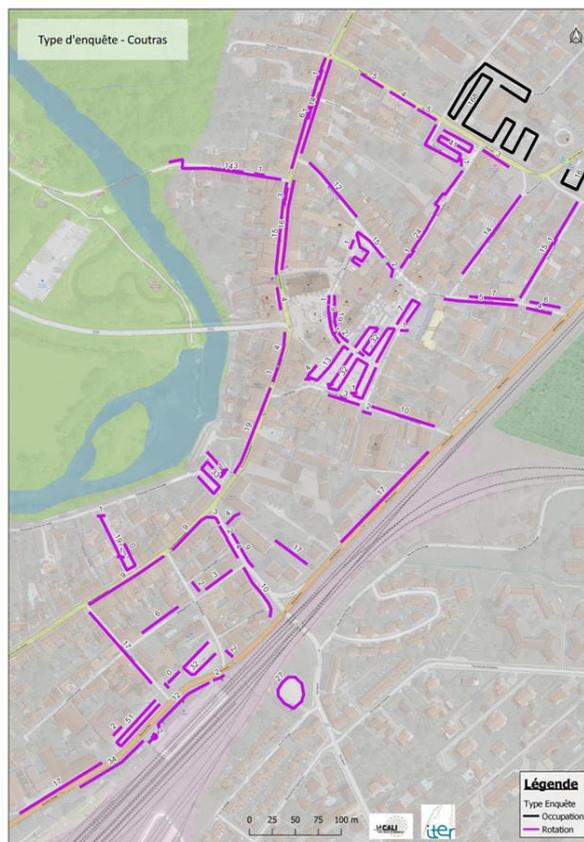
184 places, correspondant aux parkings gratuits situés au nord.

5 relevés : nuit (entre 22h et 6h), matin (autour de 10h), midi (entre 12h30 et 13h30), après-midi (entre 14h30 et 15h30) et début de soirée (entre 18h30 et 19h30).

- Enquête rotation sur 750 places :

Relevés de plaques par section de voies : 15 rotations entre 6h et 21h

Agrégation des données d'occupation avec les données issues de l'enquête occupation pour donner une vision homogène de la pression en stationnement aux cinq périodes clés.

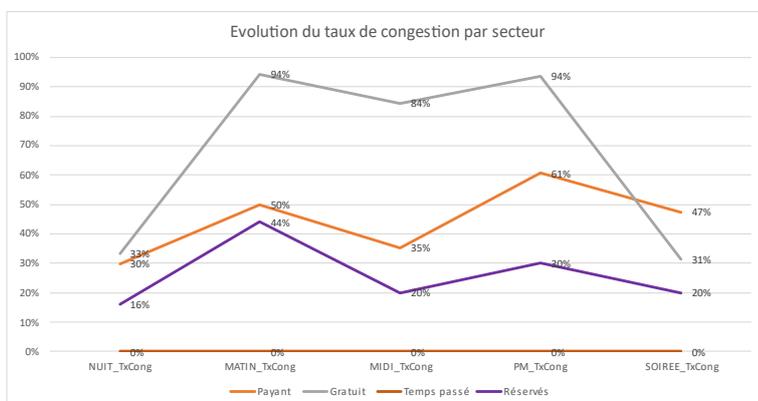
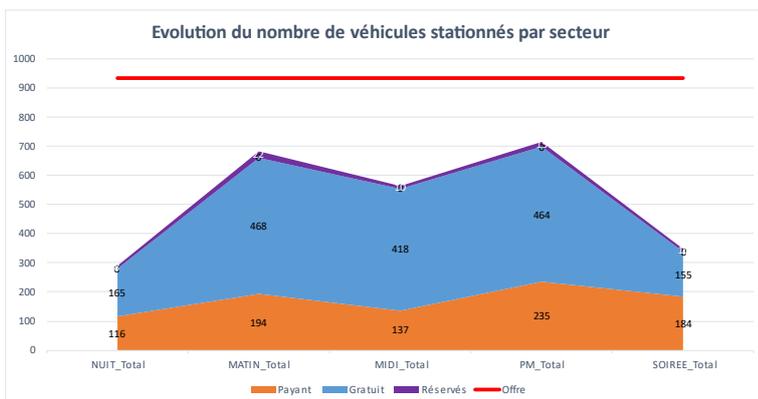


L'analyse sur l'ensemble du périmètre (deux enquêtes), permet de donner une vision globale de la pression du stationnement sur l'espace public au cours d'une journée, par type d'offre.

De manière globale, le stationnement se concentre sur la zone gratuite et la frange gratuite, regroupant plus des 2/3 des usages.

L'occupation est assez caractéristique du fonctionnement d'une petite ville attractive :

- Une occupation modérée
- L'apport des pendulaires et rabatteurs aux périodes d'activité (AM/PM)
- Un léger creux à midi correspondant au départ de visiteurs mais aussi de nombreux pendulaires travaillant dans le centre-ville.



⇒ Le niveau de pression sur l'ensemble de l'offre enquêtée :

Le **périmètre**, dans sa globalité, **est sous tension**, avec un taux de **congestion de 60%** en période d'activité.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Au maximum, ce sont environ 520 véhicules stationnés pour une offre de 750 places. Au plus bas, on dénombre 260 véhicules stationnés.

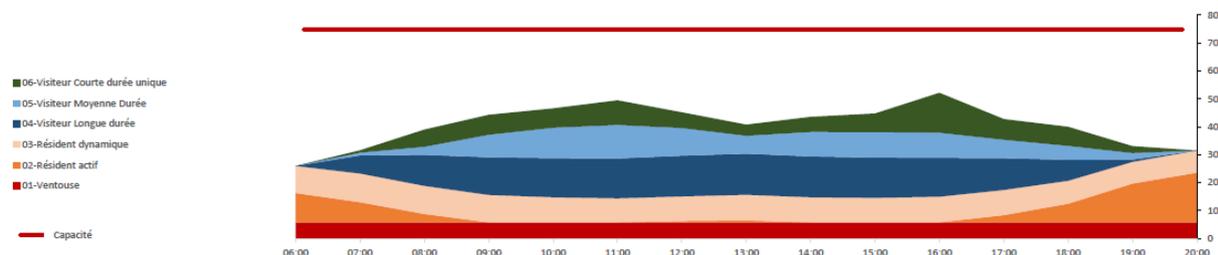
Le taux d'**infraction** moyen est **assez élevé** (env. 5%)

Le taux de **rotation** est assez **faible** : 2,7 en période d'activité, mais globalement cohérent avec la mixité de réglementation sur le périmètre.

L'usage **résident** est **significatif** : toujours à minima 175 voitures, dont environ 80 ventouses.

L'usage est assez équilibré en termes de typologie. La réglementation et les réserves de places permettent d'accueillir un public courte durée (client) significatif.

	Nb Vehicules	Dont infractions	Taux d'infraction	Taux d'occupation	Taux de congestion
06:00	260	18	2,4 %	32,3 %	34,7 %
07:00	316	23	3,1 %	39,1 %	42,1 %
08:00	390	33	4,4 %	47,6 %	52,0 %
09:00	443	33	4,4 %	54,7 %	59,1 %
10:00	466	37	4,9 %	57,2 %	62,1 %
11:00	495	43	5,7 %	60,3 %	66,0 %
12:00	452	44	5,9 %	54,4 %	60,3 %
13:00	408	36	4,8 %	49,6 %	54,4 %
14:00	436	33	4,4 %	53,7 %	58,1 %
15:00	448	30	4,0 %	55,7 %	59,7 %
16:00	522	45	6,0 %	63,6 %	69,6 %
17:00	428	28	3,7 %	53,3 %	57,1 %
18:00	400	35	4,7 %	48,7 %	53,3 %
19:00	331	31	4,1 %	40,0 %	44,1 %
20:00	315	33	4,4 %	37,6 %	42,0 %
Total général	1 660	502	4,5 %	49,8 %	54,3 %



Nb Vehicules	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	Total
01-Ventouse	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
02-Résident actif	105	72	30					5	7			26	67	139	178	248
03-Résident dynamique	97	103	101	98	90	86	88	92	90	88	92	90	82	78	79	147
04-Visiteur Longue durée		65	111	135	140	143	146	147	146	144	139	114	75	8		147
05-Visiteur Moyenne Durée		10	29	81	109	120	99	64	88	91	90	66	50	23		260
06-Visiteur Courte durée unique		8	61	71	69	88	56	40	54	67	143	74	68	25		800
Total	260	316	390	443	466	495	452	408	436	448	522	428	400	331	315	1 660

⇒ Le niveau de pression et les comportements observés sur l'ensemble de l'offre payante :

Le périmètre, dans sa globalité, est **peu sous tension, avec un taux de congestion de 45%** en période d'activité. Au maximum, ce sont environ 235 véhicules stationnés pour une offre de 388 places. Au plus bas, on dénombre 108 véhicules stationnés.

Le taux d'**infraction** moyen est modéré (environ 3%)

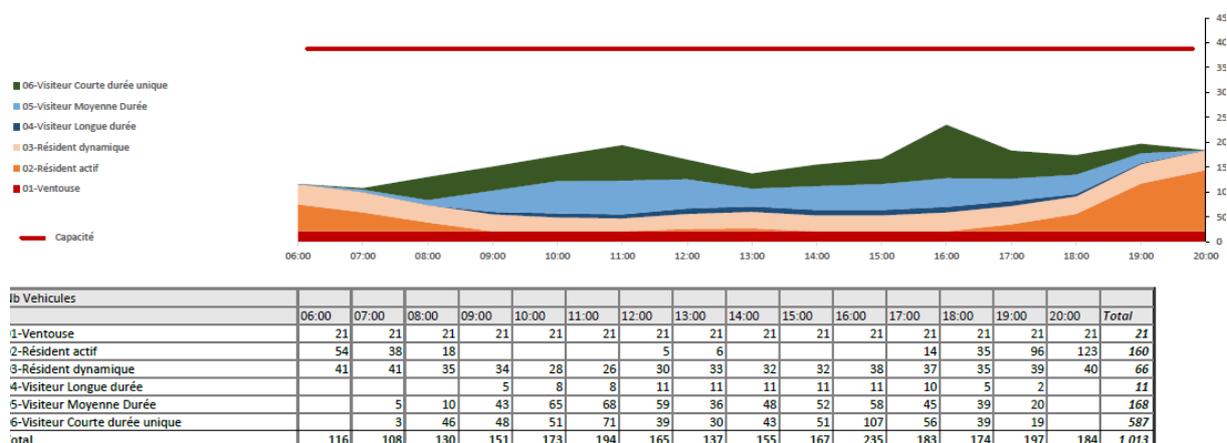
Le taux de rotation est assez faible : 3,5 en période d'activité, conséquence d'une faible occupation globale de la zone.

L'usage résident est significatif : toujours à minima 47 voitures, dont environ 21 ventouses.

L'usage longue est quasi nul et la moyenne durée est marqué le matin.

	Nb Vehicules	Dont infractions	Taux d'infraction	Taux d'occupation	Taux de congestion
06:00	116	7	1,8 %	28,1 %	29,9 %
07:00	108	9	2,3 %	25,5 %	27,8 %
08:00	130	12	3,1 %	30,4 %	33,5 %
09:00	151	6	1,5 %	37,4 %	38,9 %
10:00	173	13	3,4 %	41,2 %	44,6 %
11:00	194	13	3,4 %	46,6 %	50,0 %
12:00	165	14	3,6 %	38,9 %	42,5 %
13:00	137	8	2,1 %	33,2 %	35,3 %
14:00	155	10	2,6 %	37,4 %	39,9 %
15:00	167	9	2,3 %	40,7 %	43,0 %
16:00	235	19	4,9 %	55,7 %	60,6 %
17:00	183	13	3,4 %	43,8 %	47,2 %
18:00	174	11	2,8 %	42,0 %	44,8 %
19:00	197	13	3,4 %	47,4 %	50,8 %
20:00	184	12	3,1 %	44,3 %	47,4 %
Total général	1 013	169	2,9 %	39,5 %	42,4 %

Sur la période la plus chargée, la disponibilité de l'offre permet d'accueillir plus de 100 véhicules de courte durée.



⇒ Le niveau de pression et les comportements observés sur l'ensemble de l'offre gratuite.

Le **périmètre**, dans sa globalité, **est sous tension**, avec un taux de **congestion de 83%** en période d'activité.

Au maximum, ce sont environ 280 véhicules stationnés pour une offre de 312 places. Au plus bas, on dénombre 121 véhicules stationnés.

Le taux d'**infraction** moyen est **élevé** (environ 7,5%)

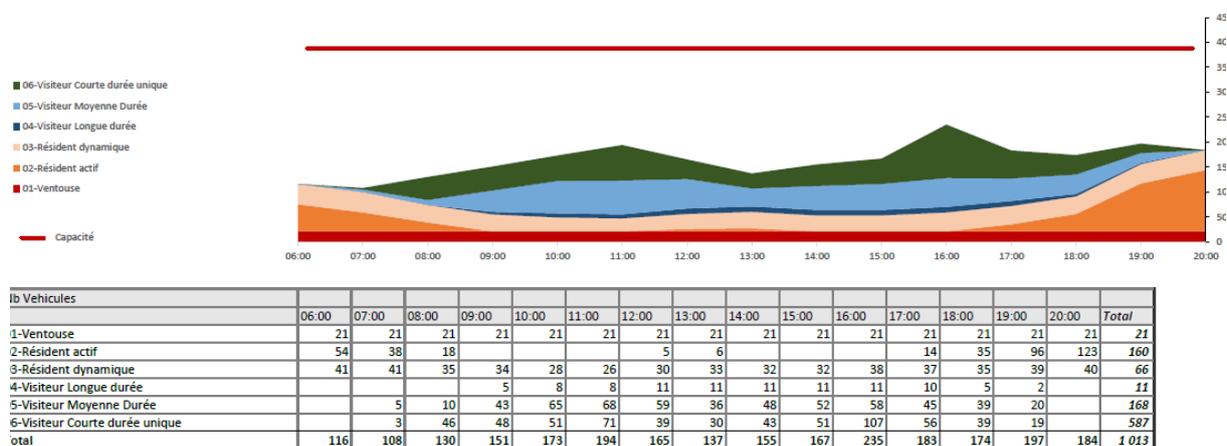
Le taux de **rotation** est **faible** : 1,7 en période d'activité, mais cohérent avec la réglementation

L'usage **résident** est **significatif** : toujours à minima environ 90 voitures, dont 37 ventouses.

L'usage **longue** est **marqué** et représente jusqu'à 133 véhicules en période d'activité, soit la moitié de l'usage en journée.

L'usage **courte** durée ne trouve pas de place sur cette offre et bascule sur l'offre payante.

	Nb Vehicules	Dont infractions	Taux d'infraction	Taux d'occupation	Taux de congestion
06:00	116	7	1,8 %	28,1 %	29,9 %
07:00	108	9	2,3 %	25,5 %	27,8 %
08:00	130	12	3,1 %	30,4 %	33,5 %
09:00	151	6	1,5 %	37,4 %	38,9 %
10:00	173	13	3,4 %	41,2 %	44,6 %
11:00	194	13	3,4 %	46,6 %	50,0 %
12:00	165	14	3,6 %	38,9 %	42,5 %
13:00	137	8	2,1 %	33,2 %	35,3 %
14:00	155	10	2,6 %	37,4 %	39,9 %
15:00	167	9	2,3 %	40,7 %	43,0 %
16:00	235	19	4,9 %	55,7 %	60,6 %
17:00	183	13	3,4 %	43,8 %	47,2 %
18:00	174	11	2,8 %	42,0 %	44,8 %
19:00	197	13	3,4 %	47,4 %	50,8 %
20:00	184	12	3,1 %	44,3 %	47,4 %
Total général	1 013	169	2,9 %	39,5 %	42,4 %



3. L'offre de stationnement inventoriée sur les différentes communes de la Cali

Commune	Public		Privé		Total	
	Mini.	Maxi.	Mini.	Maxi.	Mini.	Maxi.
Abzac	267	292	/	/	267	292
Arveyres	423	423	107	107	530	530
Bayas	16	16	35	40	51	56
Les Billaux	47	47	173	173	220	220
Bonzac	39	39	/	/	39	39
Cadarsac	60	90	/	/	60	90
Camps-sur-l'Isle	124	134	/	/	124	134
Chamadelle	50	67	/	/	50	67
Coutras	Cf. chapitre précédent					
Daignac	57	57	9	9	66	66
Dardenac	11	11	/	/	11	11
Les Églisottes-et-Chalaires	225	260	41	41	266	301
Espiet	78	78	/	/	78	78
Le Fieu	92	117	/	/	92	117
Génissac	144	144	66	66	210	210
Gours	41	48	/	/	41	48
Guîtres	306	336	32	32	338	368
Izon	407	412	230	285	637	697
Lagorce	108	113	/	/	108	113
Lalande-de-Pomerol	61	61	/	/	61	61
Lapouyade	149	159	/	/	149	159
Libourne	Cf. chapitre précédent					
Maransin	142	157	/	/	142	157
Moulon	228	228	/	/	228	228
Nérigean	104	114	50	50	154	164
Les Peintures	116	126	255	255	371	381
Pomerol	181	186	/	/	181	186
Porchères	36	36	/	/	36	36
Puynormand	20	20	7	7	27	27
Sablons	91	96	/	/	91	96
Saint-Antoine-sur-l'Isle	87	87	/	/	87	87

Saint-Christophe-de-Double	60	60	/	/	60	60
Saint-Ciers-d'Abzac	133	148	/	/	133	148
Saint-Denis-de-Pile	677	697	420	430	1097	1127
Saint-Germain-du-Puch	181	203	145	155	326	358
Saint-Martin-de-Laye	59	74	/	/	59	74
Saint-Martin-du-Bois	82	87	/	/	82	87
Saint-Médard-de-Guizières	439	491	18	23	457	514
Saint-Quentin-de-Baron	157	167	26	31	183	198
Saint-Sauveur-de-Puynormand	173	179	/	/	173	179
Saint-Seurin-sur-l'Isle	625	625	517	517	1142	1142
Savignac-de-l'Isle	54	64	/	/	54	64
Tizac-de-Curton	56	66	/	/	56	66
Tizac-de-Lapouyade	92	102	/	/	92	102
Vayres	513	538	87	87	600	625
Total	7011	7455	2218	2308	9229	9763

G. MOBILITÉ PARTAGÉE – SERVICES ET INFRASTRUCTURES DE COVOITURAGE PRINCIPALEMENT LOCALISÉE LE LONG DU CORIDOR AUTOROUTIER

L'agglomération recense 8 aires de covoiturage matérialisées, aménagées et signalées, sur 6 communes : Arveyres, Vayres, Les Peintures, Libourne, Saint-Denis-de-Pile et Saint-Médard-de-Guizières.

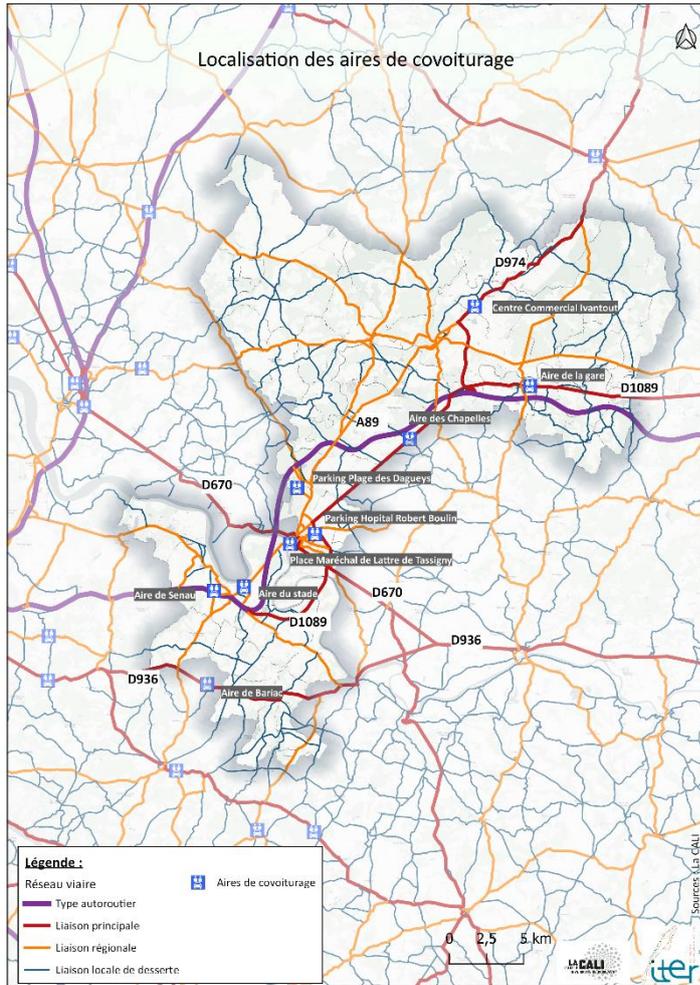
Ces différentes aires de covoiturage sont desservies par des lignes de bus Calibus (lignes régulières ou transport de proximité à la demande) et de cars (lignes régionales) permettant aux usagers de réaliser des déplacements intermodaux.

Répartition et localisation des aires de covoiturage

La majorité des aires de covoiturage se trouve à **proximité directe de l'axe autoroutier A89** permettant de rejoindre Bordeaux. Les autres aires se situent à **proximité d'axes départementaux** tels que la D2089, la D1089, la D258 ainsi que la D674.

Une autre aire en dehors du périmètre de La Cali, l'aire de Bariac à Baron, située sur la D836 est à noter au vu de la proximité avec certaines communes au Sud du territoire et en particulier la commune de Saint-Quentin-de-Baron.

➔ Globalement, ces différentes aires sont peu visibles et peu indiquées (manque de panneau de signalisation, fléchage vers ces aires).



Exemples d'aires de covoiturages du territoire

**Aire de Senau - Vayres
(32 places)**



**Aire de la gare - Saint-Médard
de Guzières (4 places)**



**Aire du stade - Arveyres
(10 places)**



**Aire des chapelles -
Saint-Denis-de-Pile
(18 places)**



Niveau de qualité des aires de covoiturage

Aires	Stationnement voiture	Stationnement vélo / 2 roues	Services et infrastructures proposées	Desserte en transport public	Problématiques rencontrées
Aire du stade (Arveyres)	10 places	Non	Container à verres	Calibus lignes 5 et 7 Région nouvelle Aquitaine : lignes 301, 302, 304	
Centre commercial Ivantout (Les Peintures)	4 places	Non	Non	Transport de Proximité à la Demande zone D	
Ecole (Les Peintures)	13 places	Non		Transport de Proximité à la Demande zone D	
Parking Place des Dagueys (Libourne)	4 places	Non	Container à verres	Calibus lignes 1,3 et 9 Région nouvelle Aquitaine : lignes 313, 314 et 318	Eclairage sur un seul côté du parking
Parking Hôpital Robert Boulin (Libourne)	4 places	Non	Non	Calibus lignes 2 et 4	
Aire des chapelles (Saint-Denis-de-Pile)	18 places	Non	Non	Calibus ligne 9	Absence d'éclairage
Aire de la gare (Saint-Médard-	4 places	3 pincés-roues vélo	Gare SNCF	Calibus ligne 9	

de-Guizières)					
Aire de Senau (Vayres)	32 places	Non	Non	Région nouvelle Aquitaine 302	Absence d'éclairage

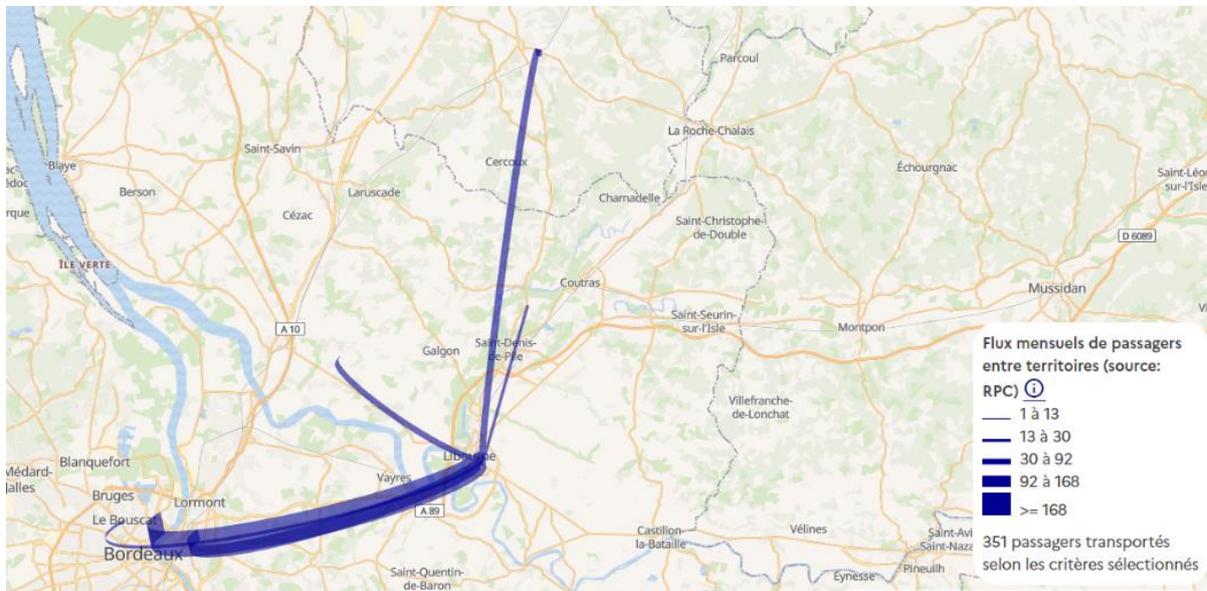
4. La pratique du covoiturage

L'observatoire national du covoiturage permet d'obtenir des données relatives aux pratiques de covoiturage en France sur des périodes mensuelles.

Ainsi, en **octobre 2022, sur le périmètre de la CA du Libournais, 392 passagers ont été transportés** soit 307 véhicules partagés. Sur ce périmètre, les trajets durent en moyenne 38 minutes et sont principalement réalisés sur les axes ¹⁸ :

- Bordeaux – Libourne (168 trajets)
- Cenon – Libourne (92 trajets)
- Montguyon – Libourne (33 trajets)
- La Lande-de-Fronsac – Libourne (30 trajets)

Dans une moindre mesure, des trajets sont aussi réalisés entre Le Bouscat et Libourne (15), Libourne et Sablons (13), Libourne et Saint-André-de-Cubzac (8), Eysines et Libourne (7), Carbon-Blanc et Libourne (5) et enfin, Artigues-Près-Bordeaux et Libourne (5).



¹⁸ Tous sens confondus

Impact Environnemental



→ Un important axe de covoiturage entre Libourne et Bordeaux

5. Un outil de calcul d'itinéraire multimodal : Modalis

Support de l'intermodalité sur le territoire de La Cali, Modalis constitue un calculateur unique sur le territoire de Nouvelle Aquitaine. Cet outil est porté par le Nouvelle-Aquitaine Mobilités dont La Cali est l'un des membres. Son développement permet l'agrégation de l'ensemble des opérateurs dans le domaine du covoiturage à l'échelle de la Région (le territoire de La Cali est dépourvu d'interface numérique pour la mise en relation des covoitureurs).

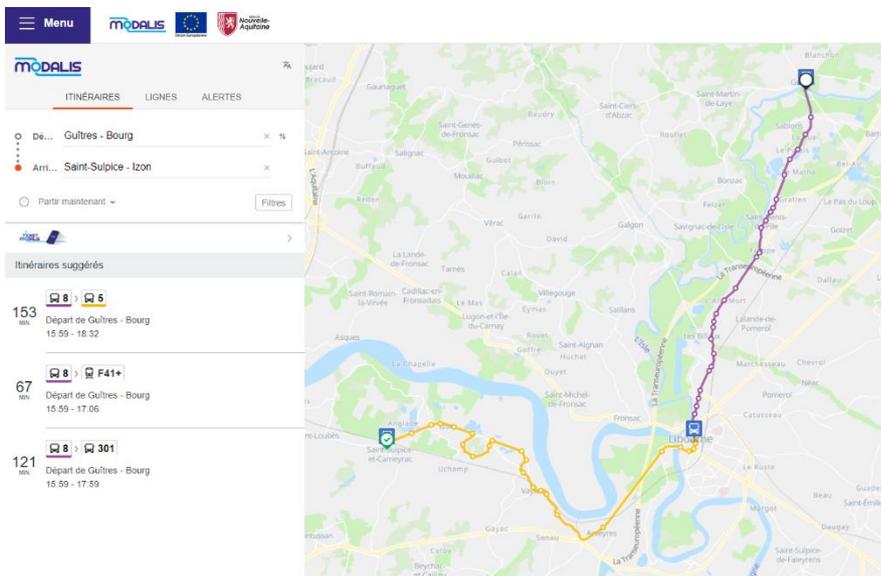


Figure 1 Simulation d'itinéraire entre Guîtres et Saint-Sulpice-Izon

Modalis, par ailleurs favorise l'intermodalité et a également vocation à mettre en place un titre unique et interopérable entre les différents réseaux de transport urbains régionaux à horizon 2024. Même si le réseau urbain CaliBUS est gratuit, le titre intermodal permettra sur les autres réseaux de disposer d'un titre unique.

6. Les infrastructures et services d'autopartage

L'autopartage consiste à mettre commun un véhicule ou une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules... (article L1231-14 du Code des transports). Il peut être public (organisé par la collectivité) ou encore privé (proposé par une entreprise ou un particulier par exemple).

Aucune offre n'a été recensée sur le territoire.

H. LES SERVICES DE MOBILITÉ INCLUSIVE

La mobilité inclusive ou mobilité solidaire peut se définir ainsi (source : « MOBILITÉ SOLIDAIRE : pour un passage à l'échelle, Laboratoire de la mobilité inclusive, mars 2023).

Le volet solidaire de la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté

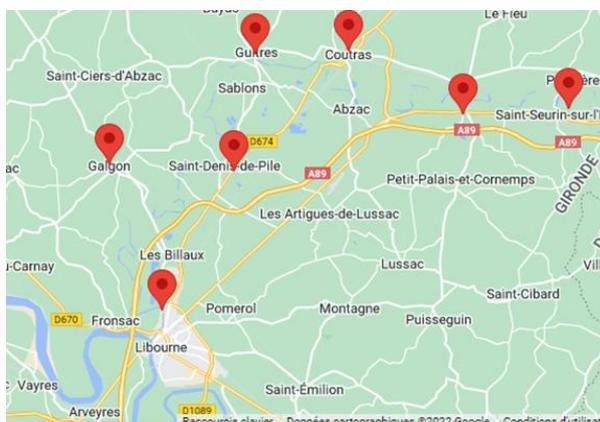
La mobilité solidaire constitue un volet complémentaire à la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté, dans l'objectif de soutenir la mobilité géographique des demandeurs d'emploi et de réduire les renoncements à l'emploi et à la formation. L'instruction interministérielle du 23 avril 2021 relative à la mise en œuvre des mesures mobilités solidaires de la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté signifie la volonté de l'Etat d'intervenir sur les enjeux de mobilité solidaire en cohérence avec les mesures de la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en décembre 2019, en particulier la compétence mobilité solidaire et l'introduction des Plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire (PAMS). Ce volet s'articule autour de plusieurs principes et fait l'objet d'un financement à hauteur de 70 millions d'euros en 2021 et 2022 :

- Le maillage intégral du territoire en plateformes de mobilité
- L'accompagnement prioritaire des demandeurs d'emploi et des bénéficiaires du RSA
- L'offre de mobilité solidaire comme composante de l'offre d'insertion mise en visibilité et destinée aux acteurs de l'emploi
- La recherche d'une complémentarité des réponses entre lieux d'accueil, accompagnement de la personne, et déploiement de solutions matérielles et financières
- La politique publique d'appui aux mobilités interrégionales en réponse aux tensions d'emploi dans certaines régions

Sur le territoire, la Mission locale du Libournais accompagne les bénéficiaires dans leurs besoins de mobilité. Des antennes au plus près des habitants se trouvent sur les communes de Saint-Denis-de-Pile, Guîtres, Coutras, Saint-Médard-De-Guizières ou encore Saint-Seurin-sur-l'Isle.

La mission locale recense ainsi les informations nécessaires aux déplacements qu'il s'agisse du réseau de transport en commun, des trains, des aides à solliciter notamment pour le permis de conduire mais aussi les différents partenaires vers lesquels il est possible de se tourner notamment :

- **La plateforme mobilité** qui permet un accompagnement pour devenir plus autonome durant ses déplacements. Les formations sont réalisées par Alter & Go.



Source : <http://www.missionlocale-libournais.org/mobilite/aides>

- **La maison de la mobilité**, localisée à Fonsac, qui est née de l'association de trois partenaires : Alter & Go, LibRT et APREVA. Elle permet la location de voitures et de scooters à destination de publics en insertion.



1. La plateforme de mobilité



Source : Mission Locale du Libournais

La plateforme mobilité permet d'être accompagné afin de devenir plus autonome durant ses déplacements. Pour cela, plusieurs antennes sont présentes sur le territoire du PETA du Libournais et 3 antennes se trouvent sur le territoire de La Cali : Libourne, Guîtres et Coutras. Des permanences sont également organisées sur tout le territoire ainsi que des permanences mensuelles à l'agence Pôle Emploi de Libourne.

Quels publics accompagnés ?

Ce service permet d'accompagner un grand nombre de profils notamment des jeunes, demandeurs d'emplois, personnes déscolarisées, non diplômés, seniors, personnes en situation de handicap, bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active (RSA).

Quelques chiffres :



- Environ 300 bénéficiaires par an
- 67 % des bénéficiaires résident sur le territoire de la CALI (220 personnes dont 103 à Libourne et 39 à Coutras)*.
- Peu de bénéficiaires résidant à Izon, Vayres et Aveyres (des solutions de déplacement existent davantage dans ces zones)

*Comité Technique du 19/01/2023 – Plateforme Mobilité du Libournais

Plusieurs formations et ateliers sont proposés :

- **Ateliers code de la route**
- **Ateliers de remise en selle**
- **Formation à la conduite automobile**
- **Ateliers « randonnée piétonne »** pour se repérer dans l'espace urbain, prendre confiance durant ses déplacements et pouvoir définir des circuits piétons
- **Ateliers « randonnée découverte des transports en commun »** pour découvrir l'offre de transports en commun et prendre confiance durant ses trajets.



Source : Alter&Go

Au-delà des formations, des accompagnements concernant la demande de cartes de transport, de financement du permis de conduire, d'un véhicule sont également proposés.

→ Une plateforme mobilité permettant à tous d'accéder à la mobilité sur le territoire et d'être autonome dans ses déplacements.



Quels besoins et enjeux sur le territoire ?

- Enjeu d'autonomisation dans les déplacements
- Modifier les conditions d'accès aux Vélos Libre Service (VLS) à Libourne (uniquement accessible par application et par carte bleue)
- Déployer une flotte de Vélo à Assistance Electrique (VAE) en libre-service
- Rendre accessible le service de Transport à la Demande (TAD) aux personnes en insertion professionnelle

2. Location de voiture solidaire et scooters

L'association APREVA permet la location de voiture à un tarif solidaire sur prescription. Ce dispositif s'adresse aux demandeurs d'emploi, bénéficiaires de minima sociaux dans le cadre d'une démarche d'insertion professionnelle et sociale.



L'association propose également un garage solidaire itinérant sur prescription. Les interventions se font ainsi sur les territoires partenaires de l'association qui peut ainsi intervenir sur des secteurs ruraux.

2 permanences sont néanmoins ouvertes sur le territoire de La Cali :

- Sur la commune de Libourne à la Maison de la mobilité
- Sur la commune de Coutras au niveau du parking de la Rue Sully



En partenariat avec :



LE GARAGE MOBILE SOCIAL DU LIBOURNAIS !

En milieu rural :
Sans véhicule, pas de mobilité...
Sans mobilité, pas d'emploi...
Bénéficiaires des minima sociaux, le garage mobile d'APREVA se déplace sur votre territoire ! Venez nous rencontrer sur toutes nos permanences dans le libournais !

Durant la période de confinement, les permanences sur la voie publique sont suspendues mais nous continuons l'activité avec des rdv directement à domicile.
N'hésitez à demander une prescription et nous vous proposerons un rdv chez vous !

PENDANT LE CONFINEMENT, PROFITEZ POUR FAIRE ENTREtenir VOTRE VOITURE !

PS : dans le respect des consignes sanitaires, nos mécaniciens sont équipés de solutions de désinfection pour les véhicules, de masques et de solutions hydroalcoolique »

- Réparations // Mécanique rapide // Diagnostic
- Aide à l'acquisition
- Conseils sur l'entretien de véhicules

Contact : 05 57 80 16 16
*Détails des permanences sur : www.apreva-garage-mobile.fr
Sur conditions de ressources et sur prescriptions
DEVIS ET DIAGNOSTICS GRATUITS

Source : APREVA

I. L'ÉLECTROMOBILITÉ: UN DEVELOPPEMENT INÉGAL ET PROGRESSIF SUR LE TERRITOIRE

Règlementation et objectifs

Dans le cadre du Contrat Stratégique signé entre l'Etat et la filière automobile, l'objectif fixé à l'horizon 2022 était de déployer sur le territoire national un million de véhicules rechargeables pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Cet objectif a été réévalué et a été fixé, dans le cadre de la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV, 2015), à 7 millions de points de charge d'ici 2030 (sur les places de stationnement ouvertes au public, dans les habitations, pour les professionnels etc.).

Par ailleurs, la LOM a précisé le nombre de places de parkings à pré-équiper en bornes de recharge selon le type de bâtiment.

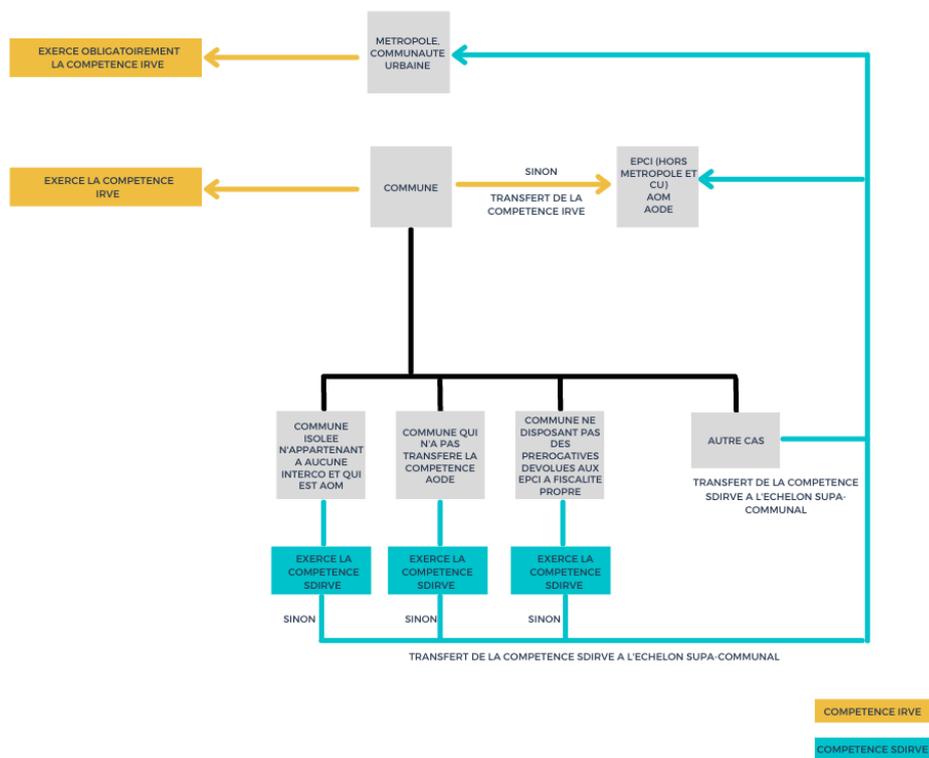
Enfin, les communes sont compétentes de fait pour la création et l'entretien des IRVE mais cette compétence peut être transférée à :

- un EPCI (hors métropoles et communautés urbaines).
Pour les métropoles et communautés urbaines, celles-ci exercent obligatoirement la compétence (cf schéma ci-dessous).
- une AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité)
- Ou une AODE (autorités organisatrices de la distribution d'énergie).

Capacité parking	Date permis de construire	Pré-équipement minimal
Bâtiment non résidentiel avec plus de 10 places de parking	Après le 11 mars 2021	20% des places 2% de ces emplacements accessibles aux PMR (avec au minimum une place réservée)
Bâtiments non résidentiels avec plus de 20 places de parking	Avant le 11 mars 2021	
Bâtiments industriels et tertiaires avec moins de 41 places de parking	Après le 1 ^{er} janvier 2017	10% des places
Bâtiments industriels et tertiaires avec plus de 40 places de parking	Après le 1 ^{er} janvier 2017	20% des places
Bâtiment résidentiel avec plus de 10 places de parking	Après le 11 mars 2021	La totalité des places
Bâtiment résidentiel avec moins de 41 places de parking	Entre le 1 ^{er} janvier 2017 et le 11 mars 2021	50% des places de stationnement
Bâtiment résidentiel avec plus de 40 places de parking	Entre le 1 ^{er} janvier 2017 et le 11 mars 2021	75% des places de stationnement

Source : données Cali 2022

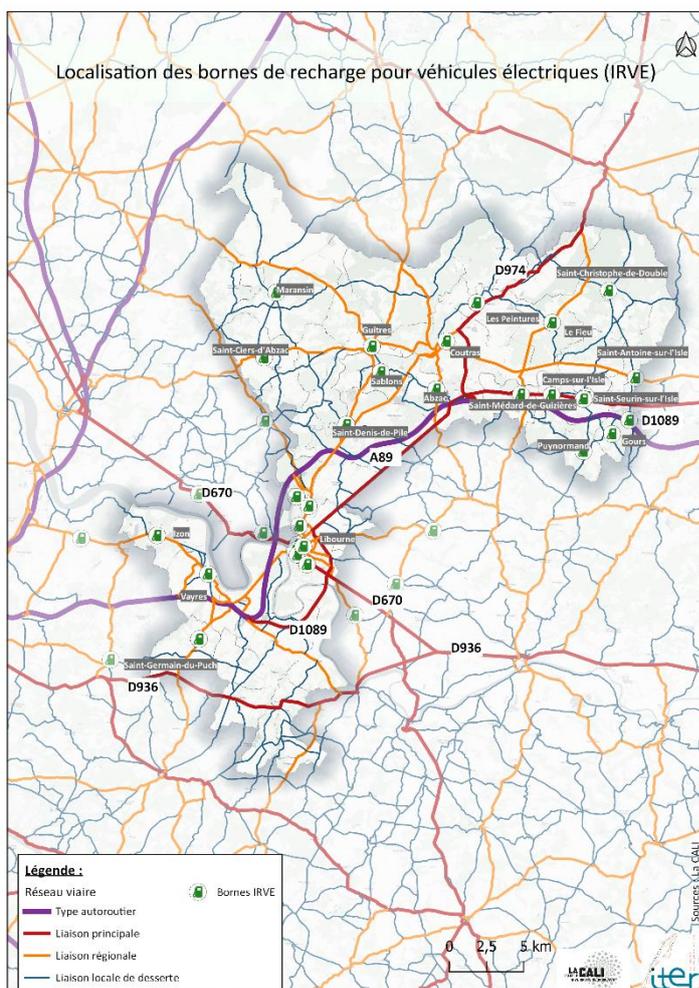
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais



La plupart des communes du territoire sont équipées d'une ou plusieurs bornes. Seules quelques communes en sont dépourvues, rassemblées au Sud du territoire.

La Cali dispose d'un total de **près de 40 bornes de recharge** dont certaines situées sur des parkings de supermarchés.

Ces différentes bornes sont situées majoritairement **à proximité des axes routiers principaux** et notamment des routes départementales.



S'agissant de la fréquentation¹⁹, en 2021, les différentes bornes situées sur l'espace public ont enregistré plus de **2 500 utilisations avec une prédominance pour les bornes situées sur les communes de Libourne, Saint Denis de Pile et Guîtres**. En revanche, les bornes situées sur les communes telles que Abzac, Le Fieu, Saint-Christophe-de-Double ; Camps-sur-l'Isle, Gours et Saint-Ciers-d'Abzac enregistrent une fréquentation inférieure à 10 utilisations à l'année.

➔ **Une offre d'infrastructure de rechargement majoritairement déployée le long du faisceau A89/ancienne RN89 majoritairement**

La liste des bornes de rechargement (IRVE) et leur usage pour l'année 2022 est la suivante :

Commune	Lieu	Nombre de charges annuelles
Libourne	Parking Montaigne	1051
Libourne	Dagueys	963
Libourne	Allées Robert Boulin	733
Libourne	Parking gare	485
Libourne	Place Joffre	337
Izon	Mairie	196
Guîtres	Avenue de l'Isle	185
Saint Médard de Guiz.	Parking Mairie	163
Saint Seurin s/Isle	Place général Salan	155
Libourne	Centre aquatique 2	150
Libourne	Centre aquatique 1	145
Vayres	Place du Gestas	135
Saint Denis de Pile	rue du Champ de foire	121
Les Peintures	Mairie	113
Saint Seurin s/Isle	Médiathèque	94
Saint Antoine s/Isle	Libération	86
Maransin	Eglise	52
Abzac	Rue du Cheminot	30
Camps sur l'Isle	Mairie	25
Gours	Mairie	24
Saint Ciers d'Abzac	Rue Montaigne	19
Puynormand	Centre bourg	17
Sablons	Village d'enfants	5
Saint Christophe de D.	Centre bourg	5
Le Fieu	Mairie	4

¹⁹ Données issues du Syndicat Départemental Energies et Environnement de la Gironde (SDEEG)

Exemples de bornes de recharge sur le territoire

Vayres – Avenue de Libourne
(2 places)



Guîtres – D910 (2 places)



Libourne – Avenue Gallieni
(2 places)



Le Fieu – D21E1 (2places)



La problématique des véhicules ventouses sur les places réservées IRVE (Infrastructure de recharge pour véhicule électrique)

Lorsque des véhicules thermiques sont stationnés sur une place de stationnement réservée à la recharge des véhicules électrique, ceux-ci encourent une **amende de 35€** et le risque de voir leur véhicule **immobilisé ou envoyé à la fourrière**.

Il en est de même pour les véhicules électriques stationnés sur une place réservée IRVE mais qui n'utilisent pas la charge.

En effet, **l'article R417-10 du Code de la Route** précise que le stationnement sur une place dédiée à la recharge d'un véhicule électrique est considéré comme un stationnement gênant.

Au-delà de ces sanctions, des **stickers dissuasifs** peuvent être installés pour préciser l'obligation de charger son véhicule lors du stationnement sur ce type de place.



Source : Beev



CET EMPLACEMENT EST STRICTEMENT RÉSERVÉ AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN COURS DE RECHARGE

ARTICLE R.417-10 DU CODE DE LA ROUTE
RÉSERVÉ AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN COURS DE RECHARGE SOUS PEINE D'UNE AMENDE DE 35€ ET D'UNE MISE EN FOURRIÈRE

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques, porté par le Syndicat Département Energies et Environnement de la Gironde (SDEGG) prévoit à horizon 2035 le déploiement de 65 bornes de rechargement Mobive (dont 26 bornes 7kW et 39 bornes 24kW), devant ainsi

répondre aux besoins prioritaires. Le déploiement de bornes de rechargement impute également aux surfaces commerciales qui ont des obligations légales à cet égard²⁰.

J. L'ORGANISATION DE L'INTERMODALITÉ: UN NIVEAU DE SERVICE A CONFORTER EN GARE

L'intermodalité sur le territoire a été étudiée au niveau des gares et haltes ferroviaires (**hors PEM de Libourne présenté dans le cadre du volet ferroviaire ci-dessus**). L'offre en accès aux gares a été regardée en termes de mobilité douce et d'offre de transport public (infrastructures, offre de service et correspondances...).

L'analyse ci-dessous porte sur l'équipement en gare. Son appréciation, ainsi que le regard porté par l'usage ont été permis grâce à des observations terrain réalisées en juillet 2022.

1. Stationnements vélos

La majorité des gares du territoire sont équipées de stationnement vélo permettant des déplacements intermodaux. Ces stationnements sont en revanche plus ou moins sécurisés.

Une disparité du niveau de sécurité des stationnements selon la commune apparaît néanmoins. La plupart des espaces vélo comprennent une chaîne permettant d'attacher le vélo ainsi qu'un protège-selle intégré. Certains, comme les villes de Saint-Seurin-sur-l'Isle ou Vayres bénéficient d'un abri vélo.

Seul le stationnement vélo situé au niveau de la gare de Coutras présentait un taux d'occupation supérieur à sa capacité.

En revanche, le stationnement présent sur certaines communes telles que Saint-Denis-de-Pile, Les Eglisottes et Chalaures, Saint-Médard-de-Guizières, ou encore Saint-Seurin-sur-l'Isle n'était pas utilisé au cours de la visite terrain réalisée en juillet 2022.

→ Du stationnement vélo présent sur toutes les gares mais présentant des niveaux de sécurité différents

Gare de Coutras (10 places)



Gare de Vayres (9 places)



**Gare de Saint-Denis-de-Pile
(10 places de chaque côté de la voie)**



**Gare de Saint-Seurin-sur-l'Isle
(6 places)**



²⁰ Décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

2. Cheminements piétons

Concernant les **cheminements piétons**, ceux-ci sont **majoritairement inaccessibles aux personnes à mobilité réduite**. En effet, la plupart ne sont accessibles que par des escaliers.

Cependant, la gare de Coutras est équipée à l'entrée d'une rampe d'accès, de même pour la gare de Saint-Denis-de-Pile qui dispose de places de stationnement réservées aux PMR et d'une rampe d'accès au quai. En revanche, l'accès PMR est possible uniquement en direction de Bordeaux. Le quai permettant de rejoindre Angoulême n'est accessible que par escaliers alors qu'une rampe passant sous la voie ferrée, accessible par tous, permet de passer d'un quai à un autre. La gare des Eglisottes bénéficie également d'une rampe permettant de rejoindre l'un ou l'autre côté du quai, en revanche, un grillage et une marche empêche l'accès PMR en direction de Bordeaux.

Enfin, de manière générale, **les cheminements piétons, tout public, ne sont pas pensés pour faciliter l'accès aux usagers**. En effet, les cheminements sont souvent étroits et difficiles d'accès ce qui implique un rabattement des piétons sur la chaussée.

→ **Des cheminements piétons au niveau des gares peu accessibles aux personnes à mobilité réduite et plus généralement, aux usagers. Des travaux de mise en accessibilité et des aménagements des cheminements sont nécessaires.**

Gare de Coutras



Gare de Saint-Denis-de-Pile



Autres exemples de cheminements piétons sur le territoire

Gare de Saint-Seurin-sur-l'Isle



Gare de Vayres



Gare de Saint-Médard-de-Guizières



3. Connexion aux bus CaliBUS et cars régionaux

S'agissant de la **connexion aux lignes de bus CaliBUS ou de cars régionaux**, sur les 8 gares et haltes du territoire, 5 sont connectées :

- La Gare de Coutras est connectée à la ligne 8 et ligne D du réseau CaliBus) et est également desservie par navette urbaine « Coutradette »
- La gare de Saint-Denis-de-Pile connectée au réseau Calibus grâce à la ligne 4 et au transport de proximité à la demande
- La Gare de Saint-Médard est connectée à la ligne 9 du réseau Calibus
- La Gare de Saint-Seurin est connectée au TAD Calibus+ et la ligne 9
- La Halte de Eglisottes est desservie par le TAD
- La Gare de Vayres est connectée à la ligne 5 et A du réseau Calibus et à la ligne régionale 301 (TransGironde)
- La Gare de Saint-Sulpice-Izon est connectée à la ligne 5 du réseau Calibus à la ligne régionale 301 (TransGironde)

De plus, **les aires de covoiturage du territoire sont quasi-exclusivement connectées à des lignes de transport en commun** (Calibus et/ou TransGironde) :

- L'Aire du stade (Arveyres) est connectée aux lignes 5, 301 et 302
- L'Aire du Centre Commercial Ivantout (Les Peintures) est connectée à la ligne TAD D
- L'Aire du parking Plage des Dagueys (Libourne) est connectée aux lignes 2 et 4
- L'Aire du parking de l'hôpital (Libourne) est connectée aux lignes 1, 3, 9 et à la Bastidette
- L'Aire des Chapelles (Saint Denis de Pile) est connectée à la ligne 9
- L'Aire de la gare (Saint Médard) est connectée à la ligne 9
- L'Aire de Senau (Vayres) est connectée aux lignes 7 et 302

4. Projets pour faciliter l'intermodalité

L'un des objectifs du SCOT est de développer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de déplacement.

Le SCOT a identifié plusieurs **gares ou pôles d'échanges multimodaux sur les communes de Coutras, Castillon la Bataille, Saint-Denis-de-Pile, Sainte-Foy-la-Grande, Vayres et Saint-Seurin-sur-l'Isle.**

Le SCOT préconise donc pour ces secteurs, un **aménagement des abords pour faciliter les accès et ce, principalement en modes doux.** Les documents locaux d'urbanisme doivent ainsi réserver les emprises foncières nécessaires à ces réalisations. Il en est de même pour **d'autres emprises foncières qui permettront la création de parkings relais et de pôles d'échanges.**

K. L'ANALYSE DES SERVICES LIÉS À LA DÉMOBILITÉ: UN BESOIN D'ACCELERATION DE LA COUVERTURE DU NUMERIQUE

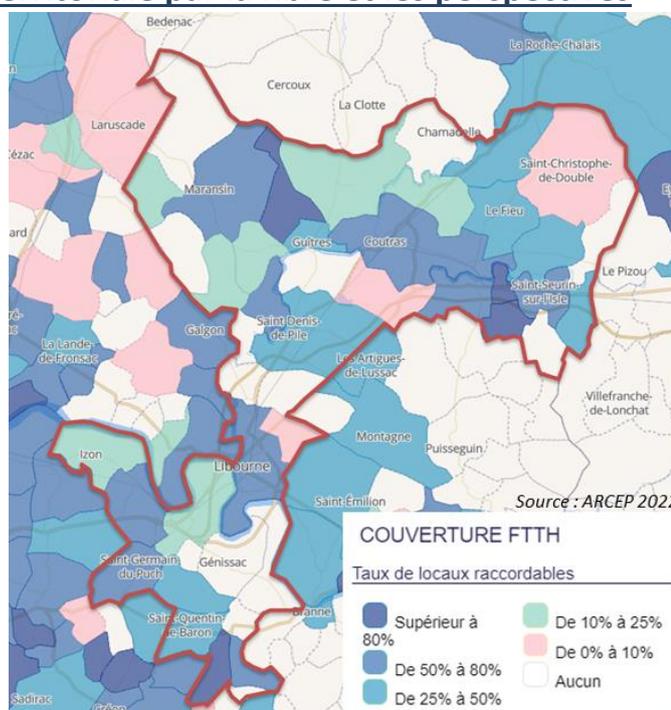
1. la Couverture territoriale par la fibre et les perspectives

La carte ci-dessous représente le taux de couverture fibre des différentes communes. On constate ici une nette distinction entre les communes.

En effet, certaines communes telles que Bays, Camps-sur-l'Isle, Sauveur-de-Puynormand ou encore Espiet ont un taux de couverture supérieur à 80%.

D'autres communes ont un taux de couverture bien inférieur : entre 10 et 25% pour les communes de Tizac-de-Lapouyade, Lagorce, Les Peintures, Saint-Martin-Du-Bois, Saint-Martin-De-Laye, Izon ou encore Arveyres ; moins de 10% pour les communes de Saint-Christophe-de-Double, Abzac et Pomerol.

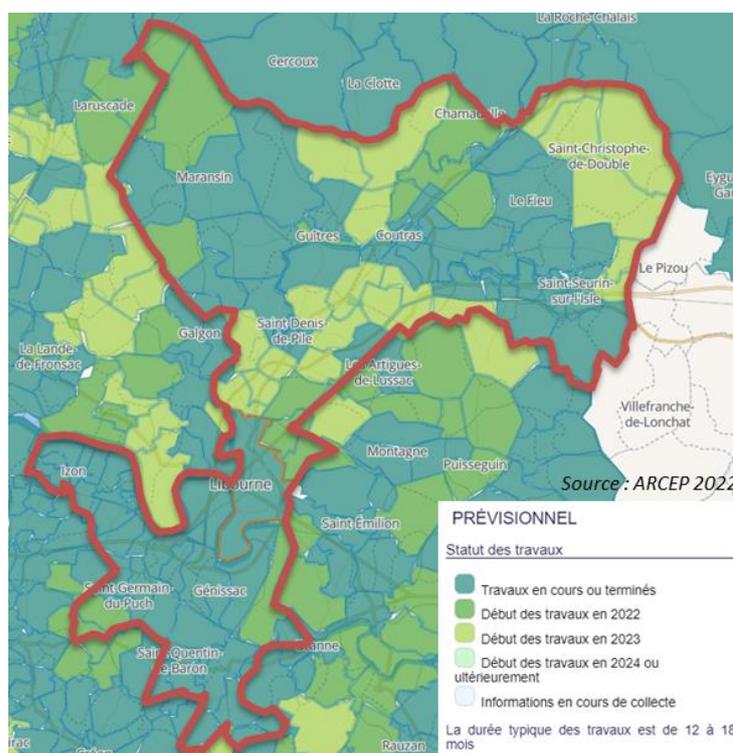
De plus, **certaines communes n'ont pour le moment aucune couverture fibre** à savoir : Lapouyade, Saint-Ciers-d'Abzac, Sablons, Chamadelle, Les Billaux, Savignac-de-l'Isle, Lalande-de-Pomerol, Génissac, Moulon et Tizac-de-Curton.



➔ Des taux de couverture fibre variables selon les communes du territoire

La couverture fibre étant inégale entre les communes de la CALI, des travaux de déploiement de la fibre sont prévus jusqu'en 2023 pour le territoire.

Ces travaux permettront ainsi de couvrir l'ensemble des communes de la Communauté d'Agglomération.



2. Les tiers-lieux

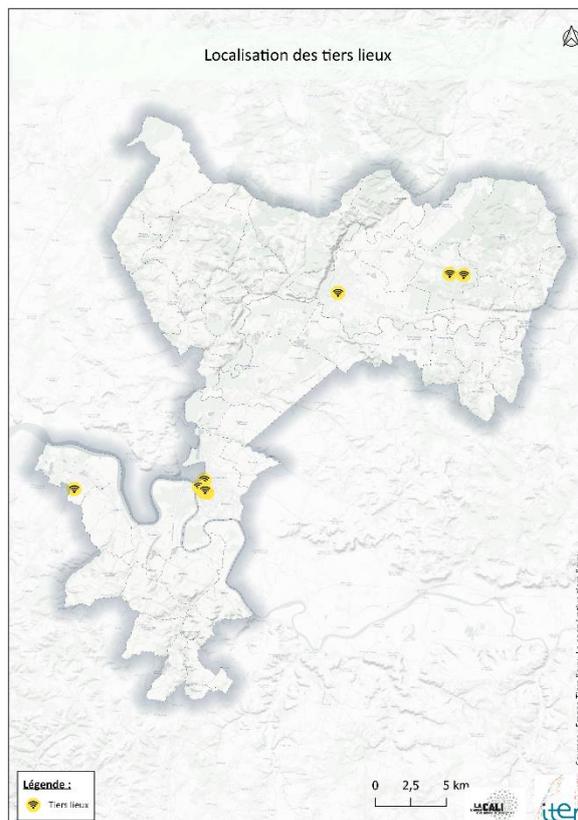
Les tiers lieux (espaces de travail partagés et collaboratifs) se présentent sous différentes appellations et proposent différentes fonctionnalités : Espaces publics numériques, Fab Lab (Laboratoire de fabrication), Repair Café, MSP (Maison de Service au Public), Bibliothèque/ médiathèque troisième lieu.

Ces lieux ont notamment vocation à accueillir des actifs pour travailler (qu'ils soient indépendants ou rattachés à une entreprise et donc tout statut, tout secteur d'activité) et donc à assurer un espace de coworking.

Ils n'assurent pas seulement des fonctions de coworking mais proposent aussi de la formation, du partage de connaissance, de services (boutique, café/ restaurant ...). Ces initiatives permettent de réduire les déplacements en voiture plusieurs fois par semaine pour des actifs et participent à l'attractivité du territoire.

10 tiers lieux ont été identifiés sur le territoire dans quatre communes : Izon, Libourne, Coutras et Le Fieu.

➔ **Un très faible déploiement des tiers-lieux sur le territoire**



Les tiers-lieux du territoire

Coworking du Mascartet – Izon



Trait d'Union - Libourne



Arrêt Minute - Coutras



Tiers-lieux	Communes
Coworking du Mascartet	Izon
Arrêt Minute	Libourne
Maison Graziana	Libourne
W'iN Coworking Libourne	Libourne
Bordeaux Technowest FoodTech WineTech	Libourne
Coloc' 2 Chefs	Libourne
Trait d'Union	Libourne
Arrêt Minute	Coutras
Usine 209	Le Fieu
Usine végétale	Le Fieu

L. L'ANALYSE DE L'OFFRE DE MOBILITÉ: MODES ACTIFS – RÉSEAU CYCLABLE

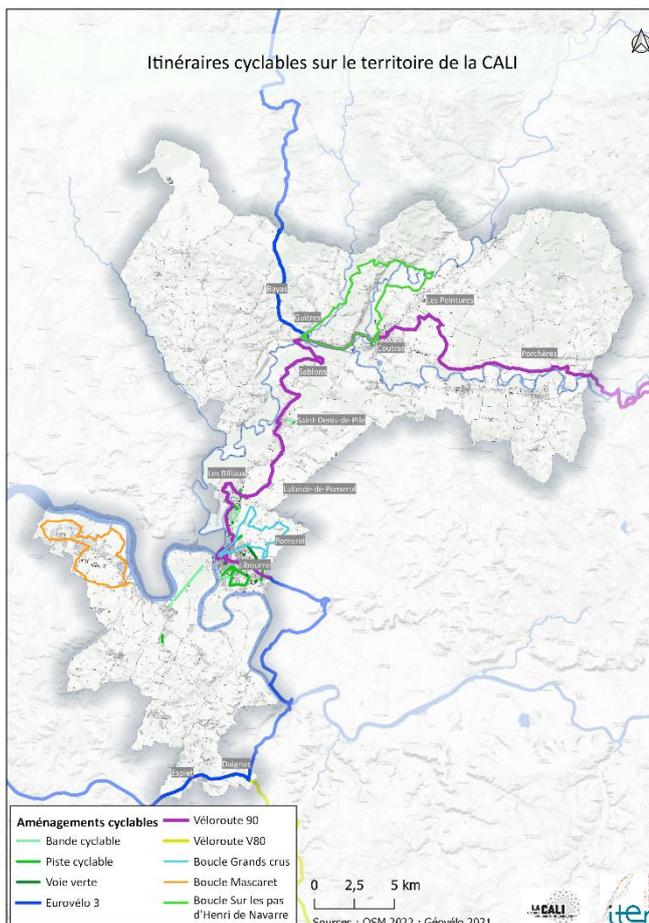
La Cali est traversée du Nord au Sud par l'**Eurovélo n°3 dit « Scandibérique »** permettant de relier Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne) sur un total de 1 700 km.

Cet itinéraire est connecté à **deux véloroutes nationales** qui sont la **V90** reliant Libourne à Périgueux et la **V80** reliant Royan à St-Fort-sur-Gironde. La V90 dessert au total, 10 communes de La Cali : Saint Antoine sur l'Isle, Porchères, Les Peintures, Coutras, Guîtres, Sablons, Saint Denis de Pile, Lalande de Pomerol, Les Billaux et Libourne.

Ces itinéraires nationaux et européens s'inscrivent dans un **Schéma national des véloroutes mis à jour en avril 2020**.

À côté de ces itinéraires, quelques aménagements quasi-exclusivement concentrés sur la commune de Libourne sont à noter tels que des pistes, bandes cyclables et voies vertes.

➔ **Un réseau cyclable dit « structurant » qui correspond à un fléchage d'itinéraires mais qui ne permet pas des déplacements sécurisés et confortables.**



Rate modale de 4,4% pour les trajets domicile –travail (3,4% pour les résidents du quartier de la Bastide et 7% pour le quartier de la Gare) *

* Livret Mobilité & Déplacement, Libourne cœur de Bastide :

Les boucles locales

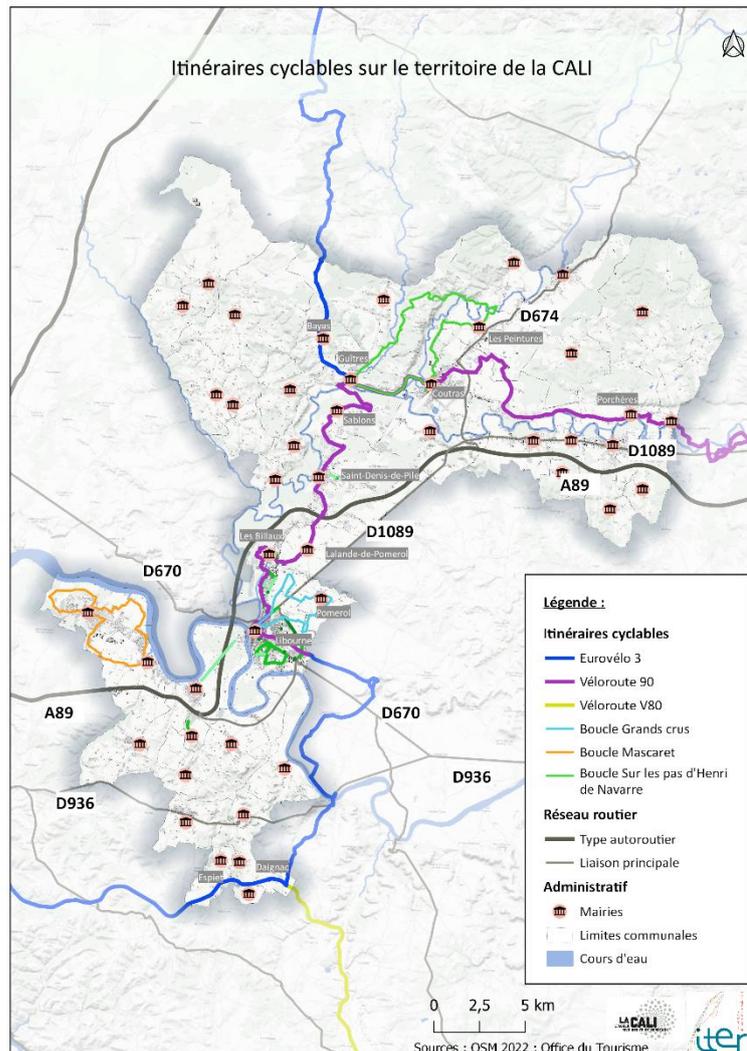
Sur la CALI il y a actuellement trois boucles vélo d'une distance d'environ 15-20km qui sont en cours de jalonnement sur des voies partagées :

- Sur la commune de Vayres et Izon « **Boucle de Mascaret** »
- Sur la commune de Libourne et Pomerol « **Boucle grands crus** »
- Au Nord de Coutras, Guîtres, Lagorce, Les Peintures et Chamadelle « **Boucle sur les pas d'Henri de Navarre** »

Initialement, 12 boucles étaient prévues et devaient être jalonnées.

Un autre itinéraire est actuellement en cours de réflexion pour rejoindre Libourne et Saint-Emilion

➔ **Des itinéraires principalement touristiques n'ayant pas pour vocation de supporter des déplacements quotidiens.**



Le Plan Vélo de la ville de Libourne (Novembre 2020)

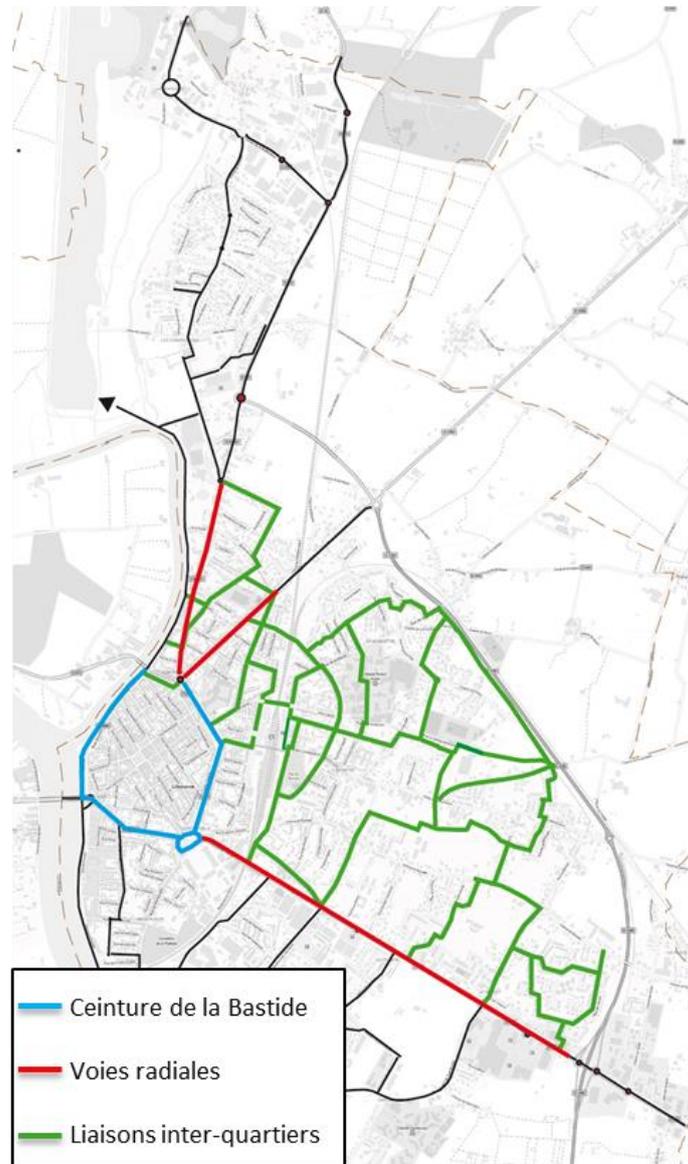
Dans le cadre d'une Mission d'assistance pour la programmation de plusieurs axes structurants du réseau cyclable en projet, la ville de Libourne a édicté son Plan Vélo.

Les **voies radiales** correspondent à :

- L'Avenue du Maréchal Foch (piste cyclable recommandée)
- L'Avenue Georges Clémenceau (piste cyclable recommandée)
- L'Axe Avenue de Verdun – Avenue du Général de Gaule : bandes cyclables existantes et à créer, piste sur trottoir à élargir et voie verte à créer sur l'Avenue du Général de Gaule/ les trottoirs et carrefours devront être modifiés

Pour **la ceinture de la Bastide**, sont envisagées une piste cyclable sur chaussée ou un marquage de la trajectoire sur l'aire piétonne.

Les **liaisons inter-quartiers** correspondent à des itinéraires en Zone 30 ou Zone de rencontre dans lesquelles le double-sens cyclable est matérialisé.



M. L'ANALYSE DE L'OFFRE DE MOBILITÉ: MODES ACTIFS – SERVICES ASSOCIÉS

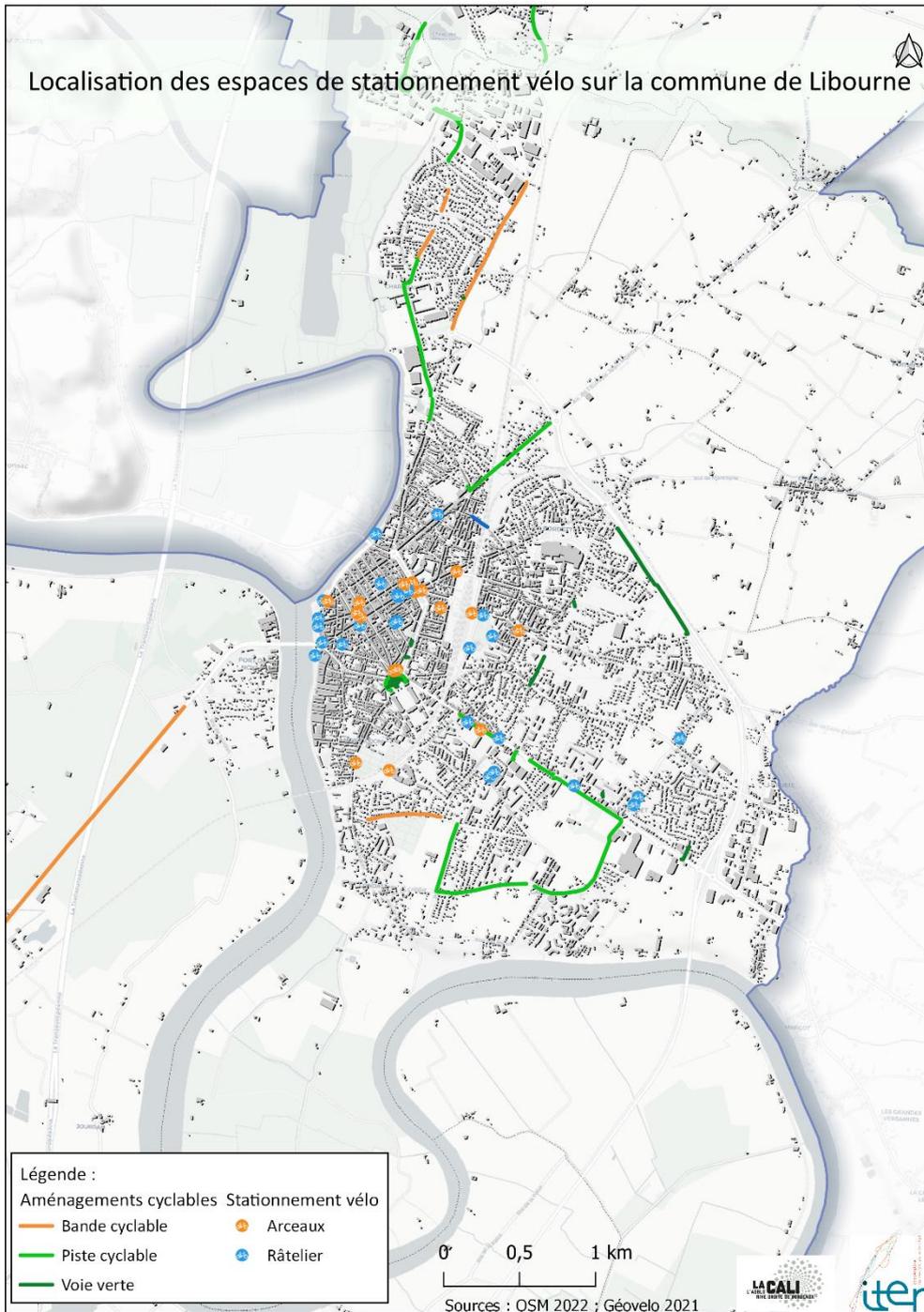
1. Stationnement vélo

Très peu de communes proposent du stationnement vélo (hors gares et haltes du territoire), exceptée la ville de Libourne qui dispose d'espaces de stationnement vélo sur le territoire.

Plusieurs types de stationnement sont présents :

- Des arceaux
- Des râteliers
- Des boxes/ abris vélos

Au total, la commune propose plus de 300 places de stationnement.



De plus, dans le cadre de son plan vélo, la ville de Libourne a installé **14 abris vélos sécurisés** que les habitants peuvent utiliser pour un tarif fixé à 25€ par an. Les bénéficiaires doivent résider à moins de 200m d'un de ces points de stationnement et remplir un contrat de location auprès de la Police Municipale.

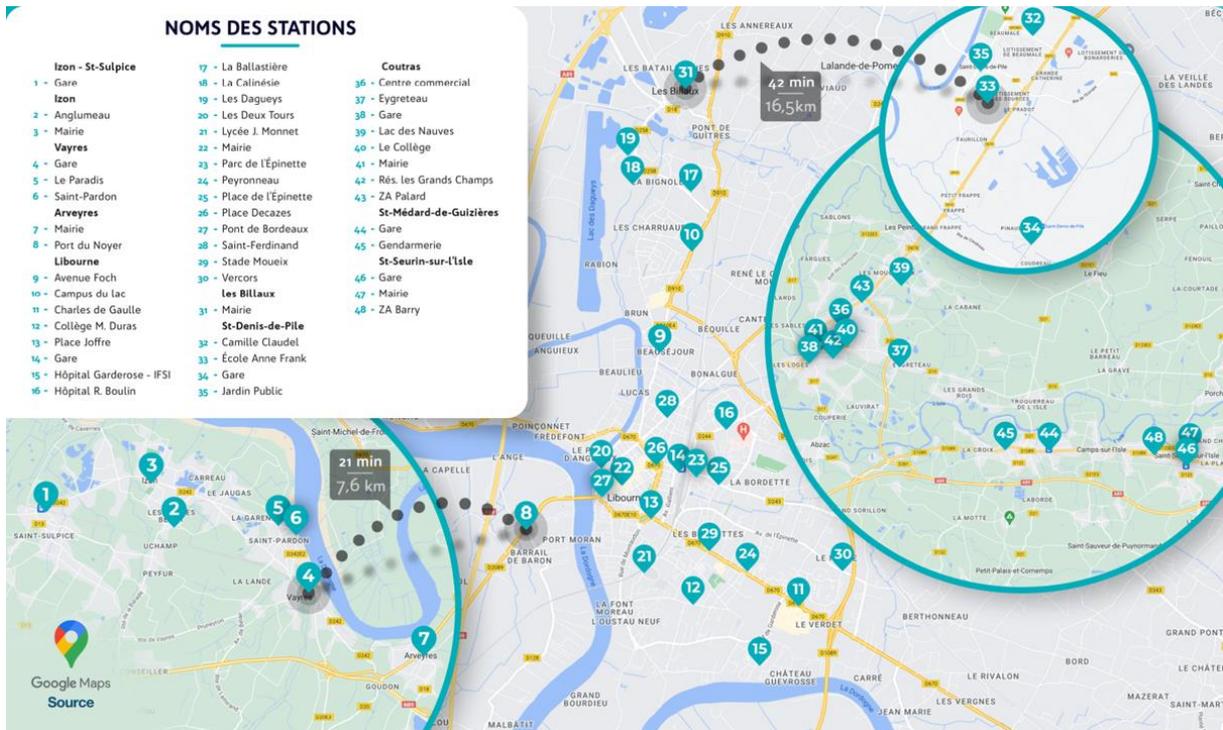


2. Vélos eN libre-service : une offre récente de vélo en libre-service et de location longue durée

La Cali a déployé en juin 2023, sur différentes communes du territoire, des vélos à assistance électrique accessibles en location longue durée ou en libre-service.

Le vélo libre-service **Calivélo**

Il s'agit d'une offre de location de vélos électriques disponible **7j/7 et 24h/24**, conçue pour des déplacements de point à point, disponibles dans l'une des **48 stations** réparties sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Libournais. **200 vélos électriques** sont proposés à la location de courte durée. Le service est disponible sur une interface internet (calivelo.ecovelo.mobi) ou via une application (Calivelo)



La tarification est la suivante :

OCCASIONNEL

0,03€
MINUTE
des la 1^{re} minute

ABONNEMENTS

Semaine	Mois	Année
4€	10€	40€
Tarif étudiant*	5€	20€
Tarif demandeur d'emploi*	5€	

20 MINUTES GRATUITES
pour chaque trajet

+ 0,03€ / MINUTE
supplémentaire

DÉPASSEMENT
facturation au temps d'utilisation
supérieur à 20 minutes

Le vélo en location longue durée **Calivélo**

La Cali, ne partenariat avec son délégataire Transdev, propose à la location trois types de vélo à assistance électrique : des vélos classiques, des vélos pliants ou encore un vélo cargo.

L'essai de ces différents types de vélo est possible (3 mois pour les vélos simples et 1 mois pour le vélo cargo). Ils sont ensuite loués selon une tarification donnée mensuelle ou annuelle.

Les dispositions de ces deux offres de location Calivélo sont précisées sur le site : <https://www.lacali.fr/la-cali-et-vous/calivelo>

VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE		
	Mois	Année
Plein tarif	40€ Possibilité de souscrire à 3 mois consécutifs Dépot de garantie 550€	360€ Payable au comptant ou en 12 fois sans frais Dépot de garantie 550€
Tarif étudiants et demandeurs d'emplois <i>(sur justificatif)</i>	20€ Possibilité de souscrire à 3 mois consécutifs Dépot de garantie 550€	180€ Payable au comptant ou en 12 fois sans frais Dépot de garantie 550€
3 mois gratuits (offre découverte - valable une seule fois)		
VÉLO PLIANT À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE		
	Mois	Année
Plein tarif	40€ Possibilité de souscrire à 3 mois consécutifs Dépot de garantie 550€	360€ Payable au comptant ou en 12 fois sans frais Dépot de garantie 550€
Tarif étudiants et demandeurs d'emplois <i>(sur justificatif)</i>	20€ Possibilité de souscrire à 3 mois consécutifs Dépot de garantie 550€	180€ Payable au comptant ou en 12 fois sans frais Dépot de garantie 550€
3 mois gratuits (offre découverte - valable une seule fois) Condition d'accès : Être en possession d'un abonnement TER mensuel ou annuel		
VÉLO CARGO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE		
Prêt d'un mois - Valable une seule fois par foyer Dépot de garantie 1100€		

3. Aides à l'achat

Depuis le 17 novembre 2022, la Cali a débloqué une ligne de crédit de 100 000€ pour aider les particuliers du territoire à acheter des vélos neufs ou d'occasion, mécaniques ou électriques mais également d'acquérir des kits d'électrification des vélos. Les vélos pour enfants et à vocation de loisirs ou sport ne sont pas concernés.



L'attribution de cette aide est conditionnée au revenu fiscal du majeur qui doit être inférieur à 26 000€. Celle-ci vient s'ajouter aux éventuelles aides de l'Etat.

L'aide est plafonnée à 40% du coût de l'achat dans la limite de certains montants fixés dans le règlement (cf tableau ci-dessous).

La demande de subvention doit être formulée dans les deux mois suivant l'achat. Le remboursement se fait notamment sur présentation d'une pièce d'identité, d'un justificatif de domicile et d'une attestation sur l'honneur de ne pas revendre le vélo dans les trois ans.

Montant de l'aide			
	Particulier dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 € ou personne en situation de handicap	Particulier dont le revenu fiscal de référence par part est supérieur à 6 300 € et inférieur ou égal à 13 489 €	Particulier dont le revenu fiscal de référence par part est supérieur à 13 489 € et inférieur à 26 000 €
Aides plafonnées à 40% du coût d'achat, dans la limite de :			
Vélo classique	200 €	150 €	100 €
VAE	400 €	300 €	200 €
Vélos électriques cargo, allongé, pliant et adapté aux handicaps	500 €	400 €	300 €
Vélos non électriques cargo, allongé, pliant et adapté aux handicaps non électriques	500 €	400 €	300 €
Kit d'électrification d'un vélo (neuf)	300 €	200 €	100 €

4. Location et cyclotourisme

LovElec33 propose de la **location et de la vente de vélos électrique** (classique et tout chemin) allant de la demi-journée au mois à destination des particuliers et des entreprises.



Source : LovElec33



AUTOUR DU CHATEAU DE VAYRES

Vous partirez depuis les quais de Libourne pour d'abord traverser le vieux pont de pierre et ensuite rejoindre un petit chemin de palus où vous découvrirez magnifiques demeures et vignobles de l'appellation viticole « Graves de Vayres ». Vous prendrez ensuite la direction du magnifique château de Vayres où une visite s'impose. Vous repartirez ensuite pour découvrir un petit village de bord de Dordogne haut lieu de la glisse en rivière avec la vague dite du « Mascaret », avant de rentrer à Libourne, votre point de départ chez LOVELEC 33.

JE RÉSERVE MON CIRCUIT

LovElec33 propose également des **itinéraires et des visites guidées à vélo** que ce soit seul ou avec un agent de l'Office du Tourisme. Il propose notamment :

- Un circuit dans le pays de Guîtres
- Un circuit autour du Moulin de Porchères
- Ou encore un circuit autour du château de Vayres

D'autres circuits sont également proposés dans le Fronsadais et dans le Grand Saint-Emilionnais.

L'association **Libournavélo** œuvre en faveur des mobilités douces sur le territoire. Pour cela elle propose différentes activités telles que :

- Des **ateliers de remise en selle et des ateliers d'apprentissage du vélo** dans le cadre de la Vélo école. Ces ateliers sont destinés aux particuliers, aux jeunes mais également aux entreprises.
- Des **ateliers de réparation** hebdomadaires à La Maison Graziana
- Des sorties nocturnes
- Des journées de nettoyage, ramassage des déchets sur les aménagements cyclables
- Des participations à des forums, stands etc



Source : Libournavelo

N. L'ANALYSE DE L'OFFRE DE MOBILITÉ: MODES ACTIFS – RÉSEAU PIÉTON

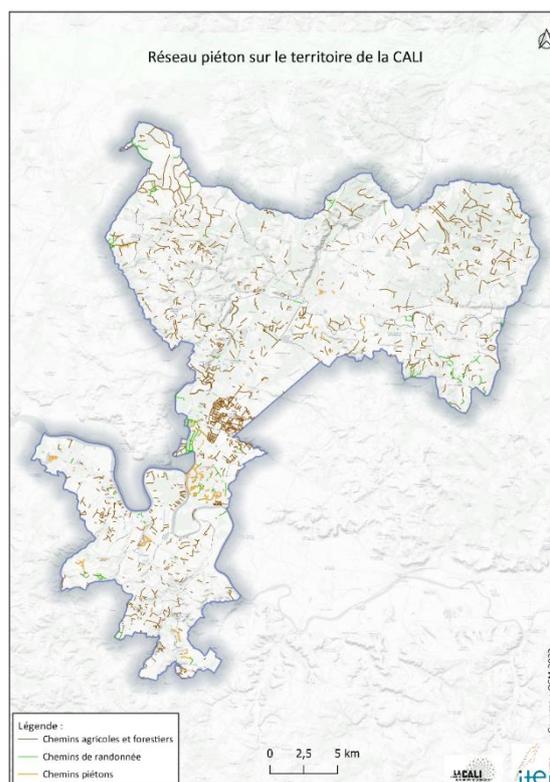
Les aménagements dédiés aux piétons se concentrent majoritairement sur les espaces urbains.

Les cheminements piétons sont aménagés à proximité des places publiques, des lieux sportifs, des parcs ou encore le long des cours d'eau (environ 34km recensés pour Libourne).

Des secteurs de circulation apaisés et des aménagements qualitatifs sont recensés sur les centralités (place des mairies, secteurs anciens, accès aux pôles gares/ haltes..).

L'aménagement des cheminements piétons, hors périmètre urbain, est composé en partie de chemins peu nombreux et ne formant pas un réseau continu.

La majorité du réseau correspond aux chemins agricoles et forestiers utilisables par les piétons avec plus de 440 km. Les chemins de dits « de randonnées » représentent environ 58km de long.





32% des déplacements liés aux commerces sont réalisés à pied *
Part modale de 7% pour les trajets domicile-travail (21% pour les résidents du quartier de la Bastide

* Livret Mobilité & Déplacement, Libourne cœur de Bastide : Mission d'étude urbaine globale de revitalisation – Phase 1 – Septembre 2017

5. Pour la mobilité de loisir et touristique : Itinéraires de promenades et randonnées

En 2016, le Conseil Départemental de la Gironde a mis à jour son Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées.

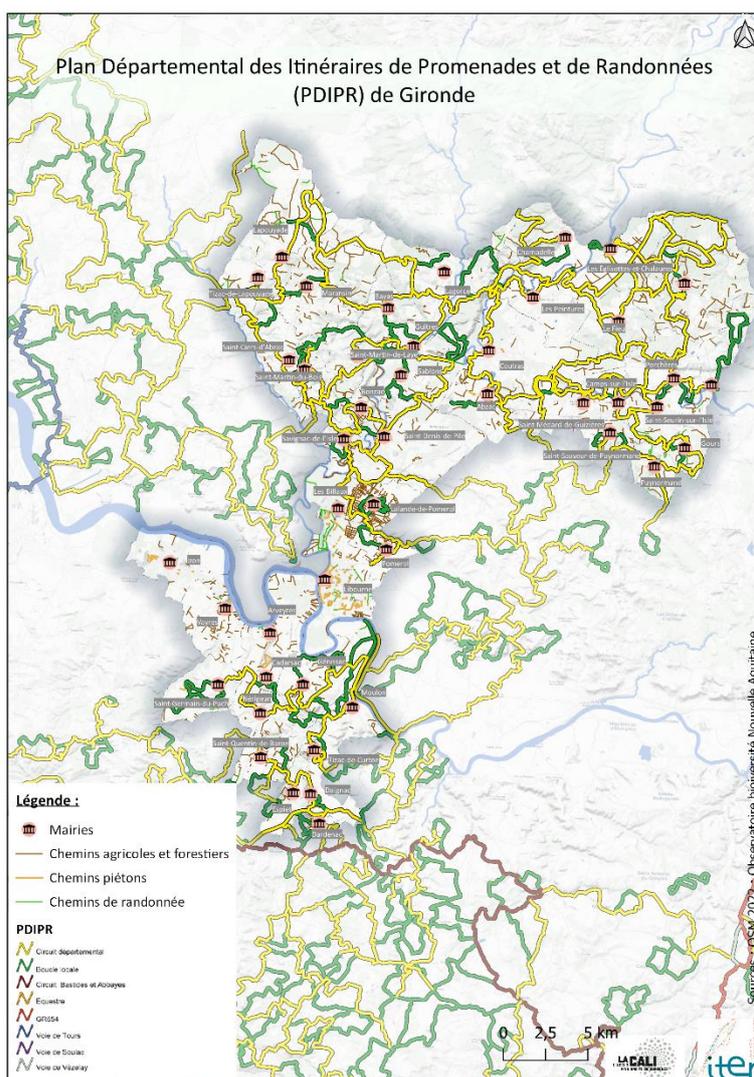
Celui-ci comprend plus de 4 000 km chemins de randonnées aménagés et balisés et se compose de 5 types d'itinéraires de randonnée :

- les circuits départementaux,
- les boucles locales,
- les voies jacquaires,
- les itinéraires de grande randonnée,
- les circuits équestres.

A l'échelle de la CALI seuls des circuits départementaux ainsi que des boucles locales sont répertoriés.

La CALI n'a pas réalisé à son échelle de document regroupant les différents itinéraires et boucles locales.

→ Une offre piétonne souvent confidentielle (peu connue, absence de documents de communication tout public)



6. Pour la mobilité du quotidien : Aménagements urbains pour valoriser le parcours piéton

Certaines rues sur la commune de Libourne sont déjà aménagées en valorisant le parcours piéton :

- La Rue Fonneuve
- La Rue Gambetta
- La Place Abel Surchamp et ses abords

Le livret Mobilité & Déplacement de 2017 prévoit d'aménager des parcours traversants prioritaires :

- Place d'Armes > Place Abel Surchamp > Quais à proximité de Mercure Hôtel
- Gare TGV > Place Abel Surchamp

O. LES ORIENTATIONS DU SCOT EN MATIÈRE DE MOBILITÉS ACTIVES

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCOT envisage :

- Du **stationnement vélo sécurisé** à proximité de points d'arrêts notamment transports collectifs, gares mais également des équipements collectifs (publics et privés)
- De développer un **réseau cohérent d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle de chaque bassin de proximité**. Cela nécessitera la participation des intercommunalités et des communes à la réalisation de ce réseau cyclable.
- Un **réseau cyclable continu, sécurisé et de qualité mais également rapide et efficace** pour réaliser les trajets grâce à des aménagements dédiés.
- De **favoriser les espaces naturels et paysagers** (bords de rivières, parcs) pour les itinéraires doux.
- De **desservir les équipements scolaires, culturels et sportifs, les pôles d'échange, les pôles d'emplois**, les principales extensions urbaines des centralités et des bourgs par des cheminements doux
- De **diversifier l'offre touristique** en développant des promenades, itinéraires cyclables liés à l'oenotourisme et aux métiers du vin

Le **PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) du SCOT du Grand Libournais** souhaite développer un réseau de modes doux adossé aux futures « véloroutes » des vallées de l'Isle et de la Dordogne.

Exemples d'aménagements doux et de pacification de la circulation sur le territoire de la Cali :



Rue Fonneuve



Rue Gambetta



Place Abel Surchamp

1. projets piétons sur le territoire de la CALI

- De nombreux sentiers de randonnées existent sur le territoire mais restent confidentiels. Un travail de balisage est à opérer et une communication conjointe est à envisager pour les faire connaître aux résidents comme aux touristes. Pour cela, la CALI va proposer courant 2023 un **fonds de concours pour aider les communes dans ce travail de balisage des sentiers**.
- Dans la continuité d'un partenariat entre la CALI et la Métropole de Bordeaux, un **projet de liaison entre Bordeaux, Libourne et Saint-Émilion** est envisagé pour accroître la fréquentation touristique sur le territoire. Les tracés ne sont pour le moment pas définis mais cette boucle empruntera des sentiers déjà existants. L'objectif de livraison initial était fixé à Juin 2023 mais le projet a pris du retard.
- Un projet **d'itinéraire piéton et cycle** est également prévu sur la commune de Libourne afin de rejoindre, depuis le centre-ville, le lac des Dagueys en longeant l'Isle. L'itinéraire existe déjà en partie jusqu'à la fontaine de Roudeyre.



Itinéraire piéton et cycle le long de l'Isle en direction du lac des Dagueys

P. L'ANALYSE DE L'OFFRE DE MOBILITÉ: LE PORT MARITIME DE LIBOURNE – SAINT EMILION

La ville de Libourne dispose d'un port maritime rénové en 2013. À l'origine, il appartenait au département et a été concédé à la commune en 1990. Il peut accueillir tous types de bateau pour une durée limite de 24h.

Le maire de Libourne fait office d'autorité portuaire, en collaboration avec le Conseil d'Exploitation qui est exploitant du port.

L'enjeu du tourisme fluvial est important :

- Depuis 2016, le port de Libourne peut accueillir simultanément jusqu'à 4 paquebots (135m maximum) avec les pontons Roger de Leyburn (rive droite côté Libourne) et le ponton Jeanne d'Albret (rive gauche côté Arveyres),



- Le souhait est de devenir une entrée touristique majeure dans le Grand Libournais,

 **PORT**
de
Libourne - Saint-Émilion

- 5 paquebots de croisière font escale chaque semaine soit 160 par an en moyenne pour environ 16 000 passagers français et étrangers
- Le ponton des Deux Tours est dédié aux bateaux de promenade. Il offre 13 emplacements annuels et 2 emplacements « visiteurs » pour les bateaux de plaisance.
- Une tarification est appliquée en fonction du type de bateau. Plusieurs abonnements sont également proposés.



Des projets de développement des croisières-bateaux sont en cours sur le territoire. L'objectif est de pouvoir faire des escales sur le territoire. Plusieurs pontons sont en train d'être équipés : ponton de Guîtres, ponton à Saint-Denis-de-Pile prévu courant 2023.

Q. L'ANALYSE DE L'OFFRE DE MOBILITÉ: UNE DISPONIBILITÉ ET UNE ACCESSIBILITÉ AUX INFORMATIONS SUR LES SITES DES COMMUNES LIMITÉE

Les informations relatives aux offres de mobilité sont globalement peu présentes (voire inexistantes) sur les sites internet des différentes communes.

Cependant, **certaines communes telles que Guîtres, Coutras, Saint-Seurin-sur-l'Isle ou encore Savignac de l'Isle mettent à disposition un grand nombre d'informations sur les offres de transport et l'information est globalement facile d'accès.**

Pour d'autres, seules certaines offres de transport sont décrites mais manquent généralement de précisions.

Les modes actifs sont, de façon générale, peu explicités sur les différents sites. Certaines communes mettent à disposition des cartes des chemins de randonnées mais sont pour la plupart peu lisibles et peu compréhensibles.

Un **réel travail d'accompagnement serait nécessaire auprès des communes** pour homogénéiser les informations disponibles et permettre à tous les habitants de pouvoir trouver rapidement et facilement ses options de transport selon leurs communes de résidence.

La CALI envisage en ce sens d'accompagner les différentes communes dans la communication de l'offre de mobilité sur leurs différents sites internet. À côté de cela, une communication dédiée à la mobilité sera intégrée sur le site internet de la CALI.

The screenshot shows the website for the City of Coutras, specifically the 'Mobilités' section. The page features a navigation menu with categories like 'La mairie', 'Aménagement urbain', 'Vie associative', 'Culture', 'Sports & loisirs', 'Tourisme', and 'Espaces'. The main content area is titled 'Mobilités' and includes a sub-section 'Dans cette rubrique' with images and links for 'Bus', 'Train', and 'Trottinette électrique'. There is also a section for 'Stationnement' with a map and a hand icon. The page is branded with the CALI logo and the text 'Ville de Coutras'.

3. SYNTHÈSE ET ENJEUX

- **Grands enseignements en matière d'infrastructures:**

Un corridor majeur, routier et ferroviaire via l'A89/ ancienne RD89 et l'axe ferroviaire Limoges/ Angoulême, qui structure très fortement la desserte du territoire (support des interfaces telles que gares, voies routières performantes, aires de covoiturage).

Des itinéraires cyclables « fléchés » au niveau national et départemental, qui traversent le territoire du Nord au Sud, qui ne reposent pas sur une réalité physique afin de pouvoir les inscrire dans le schéma des mobilités de La Cali comme itinéraire structurant.

Une partie du territoire faiblement pourvu et structurée en infrastructures majeures, au Nord-Ouest et une partie du territoire au Sud dont la structuration est orientée Est-Ouest (RD636), moins bien reliée au reste du territoire de La Cali.

Un défaut de lisibilité du maillage territorial (infrastructures/ itinéraires recommandés) et un besoin de maillage complémentaire pour orienter les pratiques et envisager à plus long terme une hiérarchisation de la voirie ambitieuse et laissant la place aux alternatives à la voiture auto-soliste.

Une intermodalité fortement développée sur Libourne avec le PEM mais qui mérite toute l'attention pour les autres interfaces du territoire (gares et haltes, aires de covoiturage...), en liaison avec les centralités, et zones d'activités notamment.

- **Grands enseignements en matière d'offre de service:**

Un territoire qui propose une offre de mobilité fortement ancrée sur le transport collectif dans les relations avec les territoires voisins comme pour la mobilité interne avec une offre confortée et accrue ces dernières années. Elle propose une alternative crédible pour les déplacements vers l'agglomération bordelaise et interne entre les principales communes du territoire, mais aussi les secteurs plus excentrés du territoire et peu pourvus en solutions alternatives à la voiture.

La partie Nord-Ouest du territoire peu pourvu en offre de mobilité attractive et alternative à la voiture (pas d'aires de covoiturage, pas de desserte en lignes régulières, seule desserte en transport de proximité à la demande, peu de bornes IRVE, pas d'itinéraires vélos structurants...).

Une offre de service ciblée (personnes en situation de précarité, touristes/ visiteurs) sur l'accompagnement aux mobilités alternatives.

Une offre de service structurée naissante sur les mobilités douces (cyclables), principalement portée par les pouvoirs publics, avec un confortement par des actions programmées à court terme (fonds de concours balisage itinéraires cyclables, complétudes de aménagements d'itinéraires structurants: Bordeaux à St Emilion...).

- **Grands enseignements en matière d'usage et de besoins:**

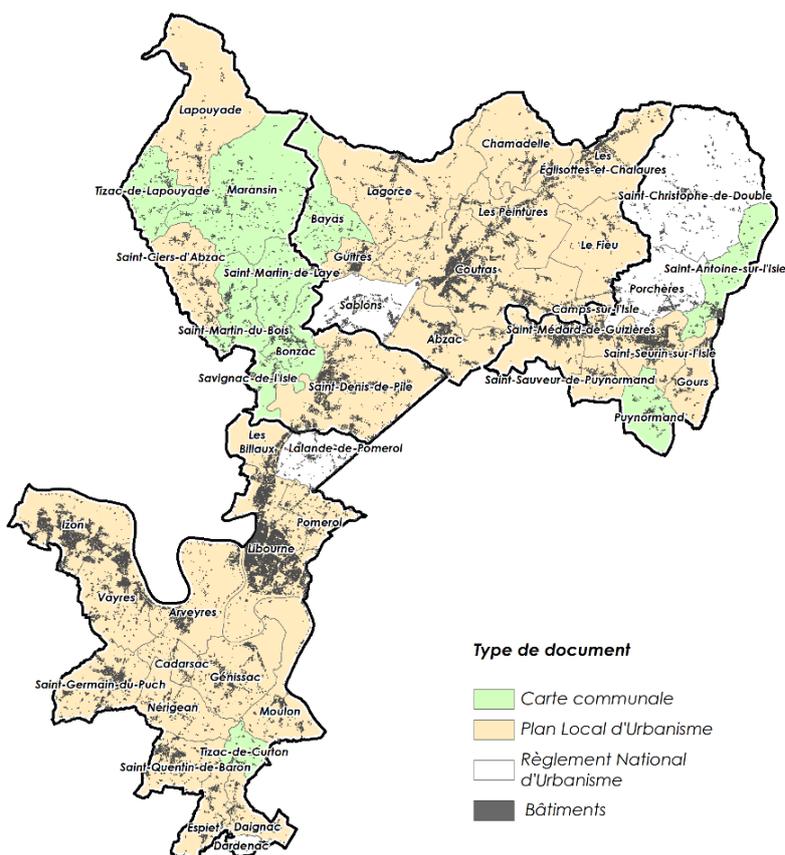
Un accroissement global de fréquentation des réseaux de transport public, tous motifs confondus, tout comme un accroissement du trafic routier sur les axes structurants, à accompagner et à anticiper.

Une vigilance sur les besoins de régulation des usages aux abords des points intermodaux du territoire, dans les espaces de centralité et traversées de bourg afin de garantir la qualité urbaine, les circulations tous modes, et plus particulièrement de proximité, dans de bonnes conditions.

G. BILAN DES DOCUMENTS D'URBANISME

1. DES BASES RÉGLEMENTAIRES VARIÉES SUR LE TERRITOIRE

L'ensemble du territoire n'est pas géré par le même type de document d'urbanisme à ce jour. Les différences entre ces cadres réglementaires ont pu, sur certaines communes et sur certaines périodes, être des « facilitateurs » ou au contraire bloquer des projets :



- 6 communes sont sous le régime de Règlement National d'Urbanisme ;
- 10 communes sont sous le régime de la Carte Communale ;
- 29 communes disposent de Plans Locaux d'Urbanisme de générations très différentes.

Ainsi, en 2022 seules 8 communes disposaient d'un document d'urbanisme compatible avec les prescriptions du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Libournais.

Les dispositions réglementaires des documents d'urbanisme approuvés restent applicables jusqu'à l'approbation du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

2. UNE ORGANISATION DU ZONAGE PEU ADAPTÉE À L'ÉVOLUTION URBAINE

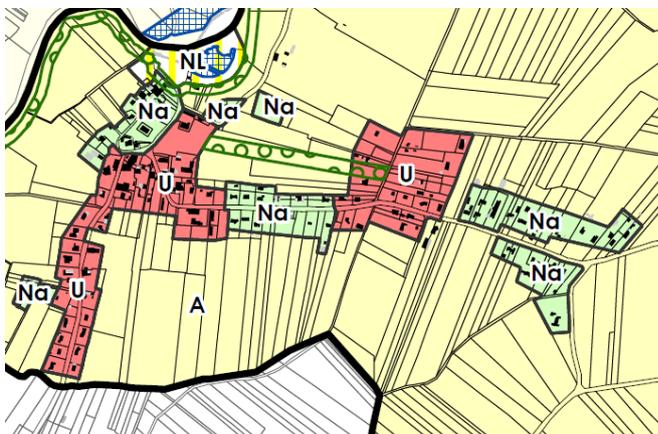
A. UN IMPORTANT ÉTALEMENT URBAIN

Au cours de la dernière décennie, la Communauté d'Agglomération du Libournais a connu une pression démographique et foncière grandissante qui s'est traduite par une urbanisation nouvelle importante. Pour autant, les différences entre documents d'urbanisme applicables n'ont pas généré de grandes disparités dans le traitement de l'étalement urbain.

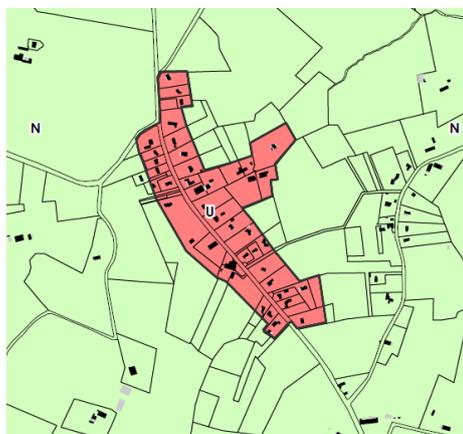
Ainsi, indifféremment de l'application de Plans Locaux d'Urbanisme ou de Cartes Communales, le développement urbain a pu se matérialiser aussi bien par de l'extension linéaire le long des principaux axes de communication, que par de l'étalement sur des surfaces conséquentes et sans atteindre les

seuils de densité minimum attendus par le SCoT du Grand Libournais. Dans ce cadre, la vitalité des bourgs historiques a souvent été fragilisée.

Développement linéaire dans un PLU



Développement linéaire dans une carte communale



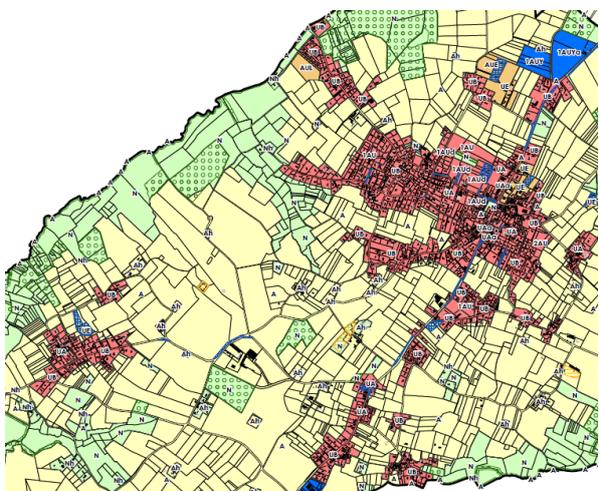
En rouge : zones urbaines où la commune doit l'ensemble des réseaux

Ce développement porté par le zonage a permis l'émergence d'une urbanisation standardisée, différenciée de celle des bourgs centres et hameaux constitués et a pu contribuer à un certain appauvrissement de l'image de certaines communes.

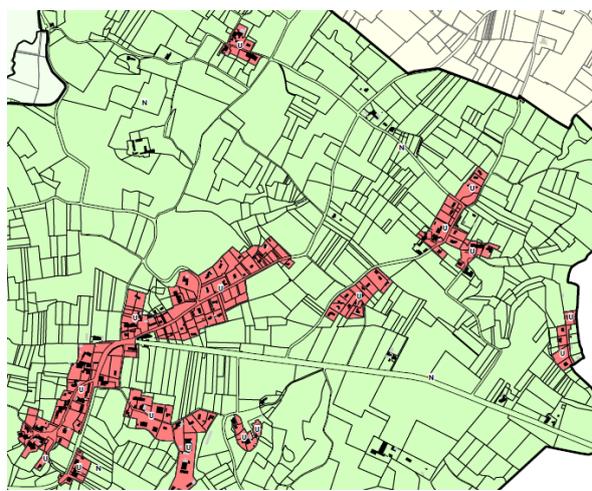
En outre, ces modalités de développement impliquent une forte extension des réseaux, une faible optimisation de ces derniers et par conséquent engendrent des coûts importants pour la collectivité.

Les Plans Locaux d'Urbanisme et Cartes Communales, lorsqu'ils multiplient des zones naturelles susceptibles d'accueillir de nouvelles constructions ou le confortement de nombreux petits groupes de constructions classées en zone urbaine ont également pu engendrer une banalisation des paysages et une urbanisation « subie ». Certains travers sont aujourd'hui préjudiciables au bon fonctionnement global de certains quartiers : voies en impasse, multiplication des accès sur les voies publiques, gestion des réseaux rendue difficile...autant d'éléments qui génèrent des conflits d'usage ou situations à risques. C'est également le cas au sein des cartes communales qui, par définition, ne distinguent que les zones urbaines des zones naturelles.

Nombreuses zones urbaines (rouge) dans des PLU



Multiplie zones urbaines dans des cartes communales



Le développement de ces nombreuses zones urbaines a souvent été préjudiciable au dynamisme des centres-bourgs. Il pose également d'importantes questions relatives à la gestion des mobilités (accès aux services, aux emplois et équipements) et aux émissions de gaz à effet de serre liés.

B. UNE JUXTAPOSITION DE FORMES URBAINES ET DE DESTINATIONS

Cette organisation du zonage a ainsi, de manière générale, entraîné une différence entre la forme de bâti traditionnel des hameaux et des bourgs anciens (densités, rapport à l'espace public) et les formes plus contemporaines (majoritairement pavillonnaire) qui correspondent mieux, semble-t-il, aux volontés des résidents. Parfois, la formule du lotissement permet de mutualiser les accès, mais a pu générer des quartiers refermés sur eux-mêmes.

Les constructions nouvelles ont été peu intégrées à leur environnement urbain mais aussi paysager (développement à proximité de cours d'eau, covisibilités...) dans de nombreux secteurs.

Enfin, il existe notamment dans le cœur d'agglomération des zones présentant une juxtaposition de constructions à diverses destinations : habitat, activités, équipements... en particulier dans les secteurs d'entrée de ville. Bien que les fonctions de ces zones géographiques soient diverses, il est pourtant difficile d'appréhender une logique de mixité fonctionnelle : les diverses destinations de constructions se juxtaposent davantage en créant des fractures entre elles plutôt que de constituer un ensemble cohérent où chaque destination trouve sa place au sein du quartier.

Les projets de requalification / restructuration urbaine à Libourne ou sur d'autres communes comme Coutras,... sont des premiers éléments qui permettent de tendre vers une meilleure appropriation de la mixité fonctionnelle d'un quartier, permettant de (re)valoriser celui-ci. Cette recherche de mixité fonctionnelle impose une cohérence réglementaire des formes urbaines recherchées mais aussi des solutions de mobilités, de stationnement et d'offre en espaces publics.

Arrières de Gare à Libourne



Extrait de la présentation du projet de reconversion des anciennes fiches Sernam de la gare de Libourne

Projet de reconversion de la caserne militaire à Libourne



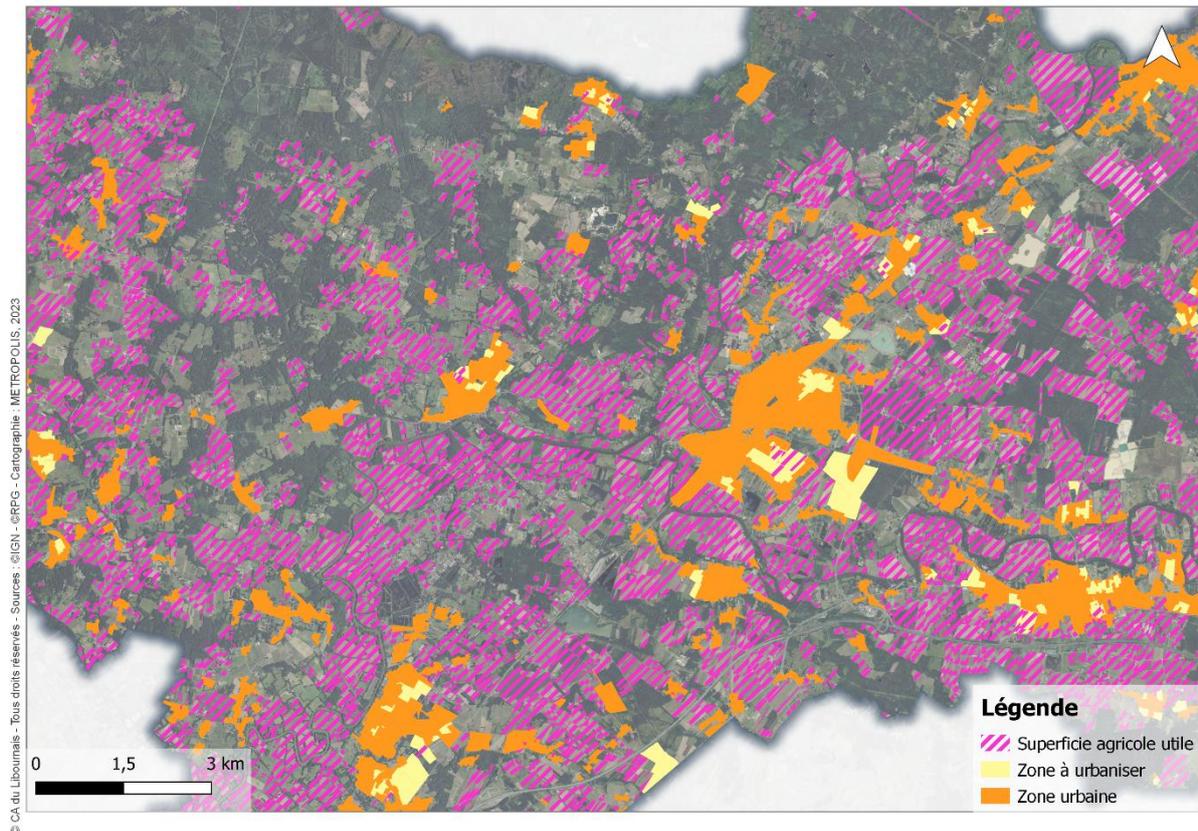
Extrait de la présentation du projet de reconversion de la caserne

C. UNE FAIBLE GESTION DES INTERFACES ENTRE ESPACES URBAINS, AGRICOLES, FORESTIERS ET NATURELS

La question des interfaces entre espaces urbains et agricoles/forestiers/naturels n'a été que peu posée dans les divers Plans Locaux d'Urbanisme, puisque seuls 8 d'entre eux se sont mis en compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territorial du Grand Libournais. Ainsi, le développement urbain a entraîné une forte consommation d'espaces agricoles, un rapprochement de l'urbanisation vers les bâtiments d'exploitation (limitant leur capacité de développement) et l'augmentation des risques de conflits d'usage (pollutions, nuisances...).

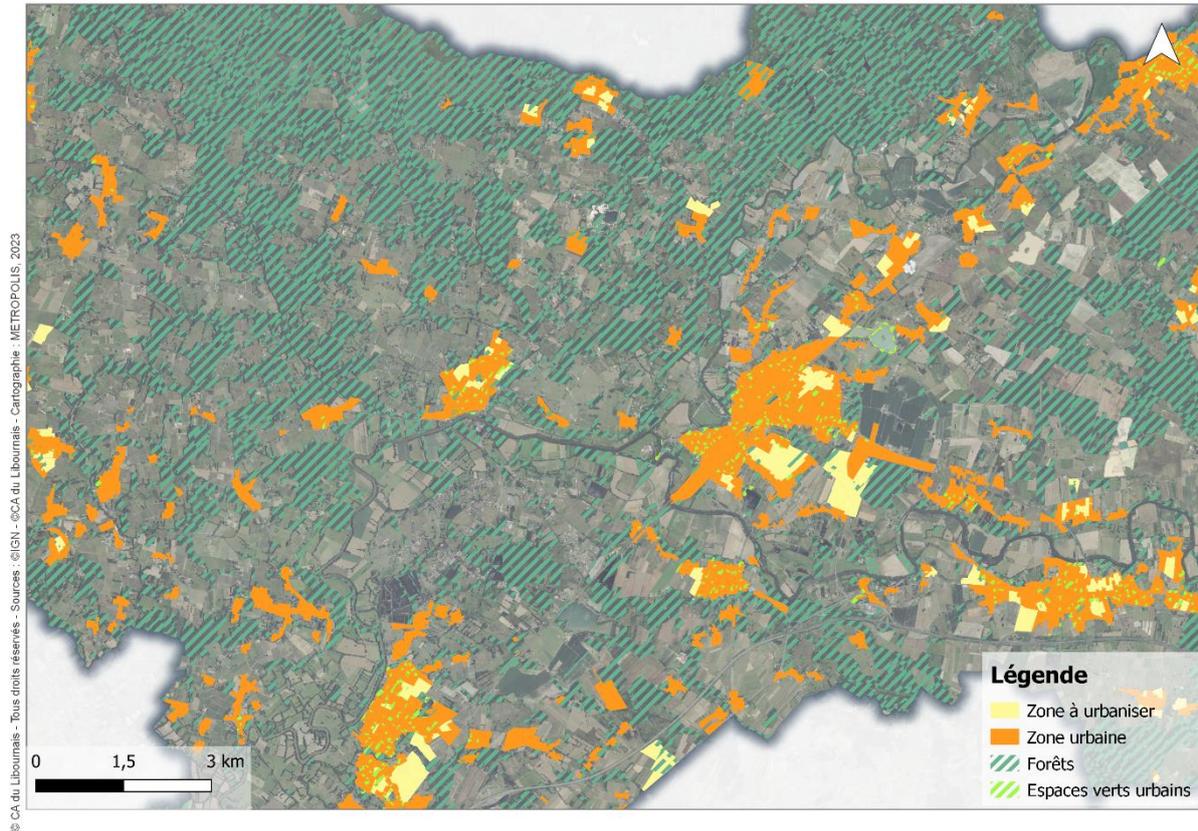
Dans les zones les plus urbaines où pèsent sur l'agriculture de fortes pressions, la problématique relève ainsi autant de l'accentuation de la dépendance alimentaire du cœur urbain à sa campagne productive

que de la dégradation paysagère et du cadre de vie qu'offrent ces espaces agricoles. Les franges entre ces espaces doivent donc être traitées de façon qualitative afin de préserver les aménités de ces espaces (espaces tampons, haies végétalisées, recul des activités à risques...). C'est également le cas vis-à-vis des massifs forestiers qui jouent le rôle d'une véritable « ceinture » au nord de l'agglomération.



Exemple : secteur nord

Quel devenir pour les zones agricoles périurbaines, nombreuses « à urbaniser » dans les documents d'urbanisme actuels ? Quelle gestion réglementaire des interfaces peu maîtrisées dans ces documents ?

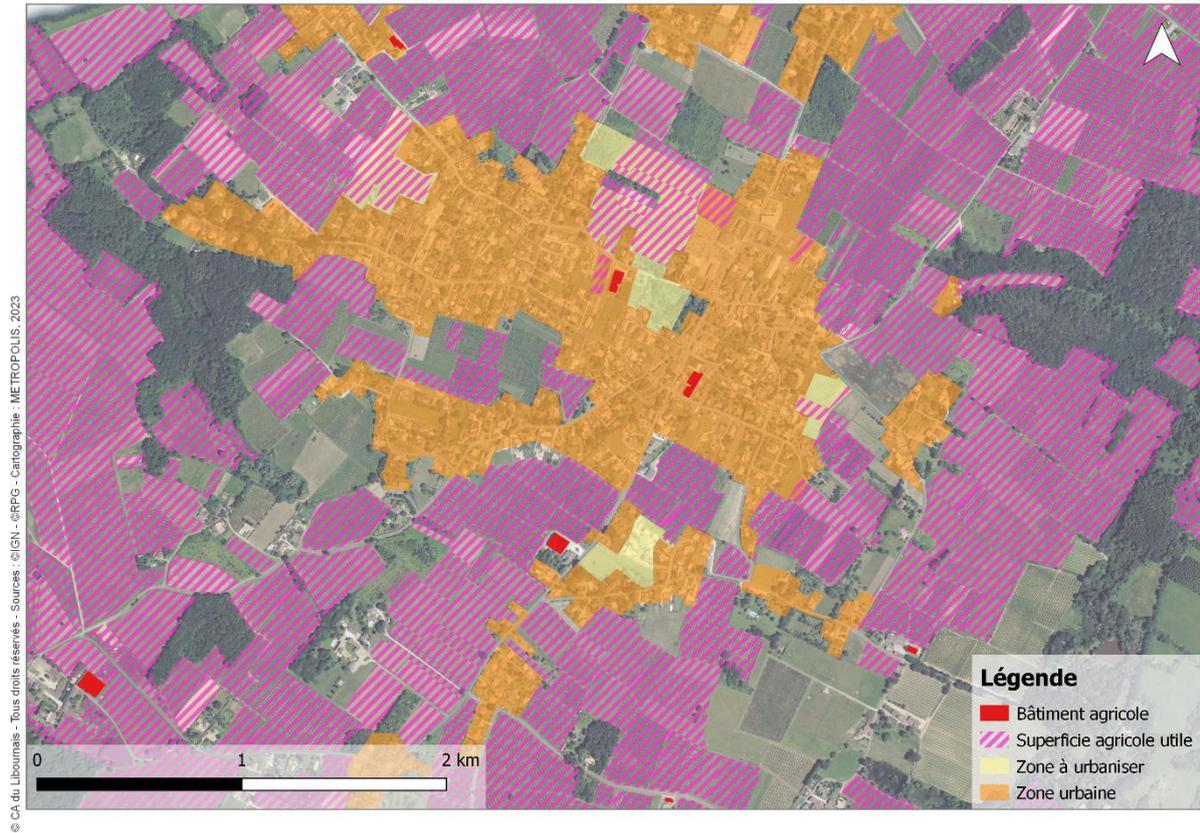


Exemple : secteur nord

Quelle gestion règlementaire des interfaces urbains / forêts peu maîtrisées dans les documents d'urbanisme actuelle ? Quel rôle pour les espaces forestiers au cœur des zones urbaines souvent à urbaniser dans ces documents ?

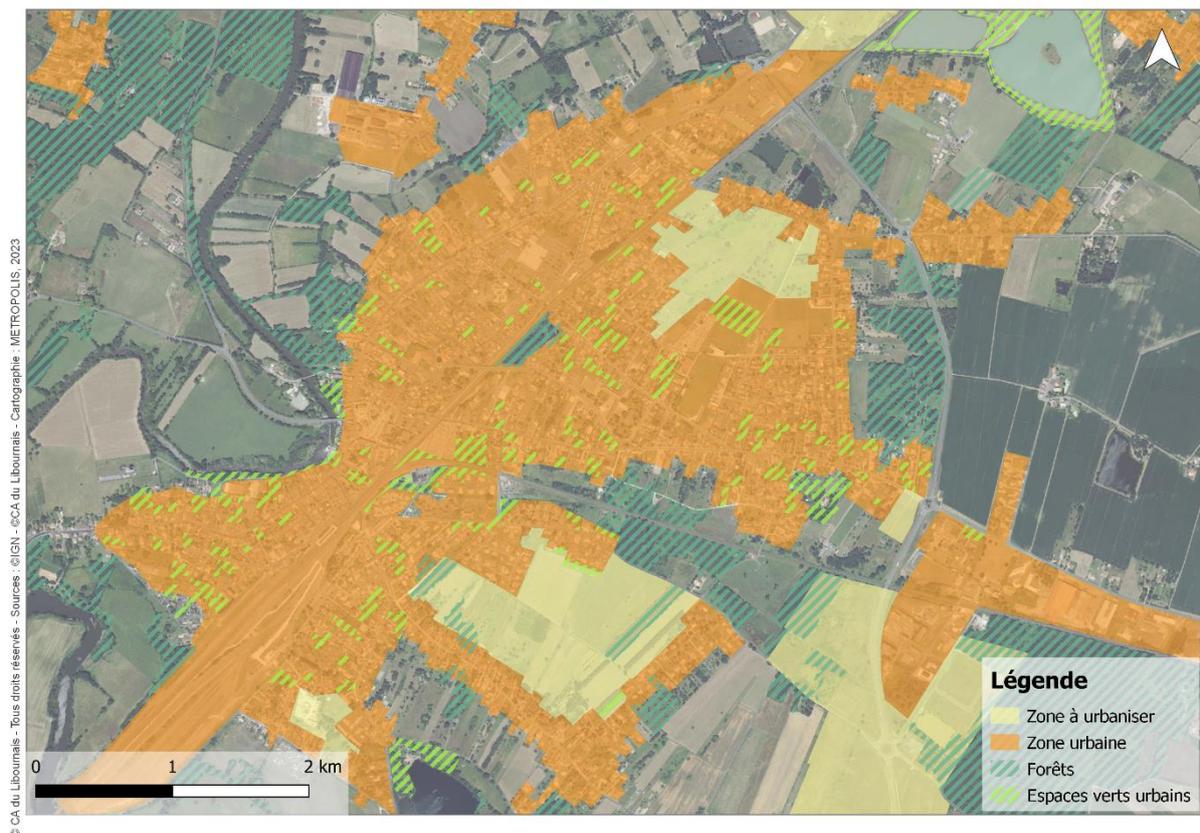
Au sein des zones les plus rurales, et particulièrement lorsqu'une carte communale est applicable, la question de la gestion des bâtiments agricoles inscrits en zone urbaine est également posée. Dans certains secteurs, la forte présence du bâti agricole doit être pris en compte afin de limiter les nuisances de l'activité sur de nouvelles habitations ou, à l'inverse, de limiter les nuisances d'une nouvelle habitation sur les perspectives de développement de l'activité agricole. Il s'agit en outre d'appréhender les impacts d'une urbanisation nouvelle sur les plans d'épandage.

Au sein de ces zones rurales, où il existe un mitage relativement important, la problématique de la défense incendie est également prégnante. La dispersion de l'habitat accentue les risques liés aux incendies de feux de forêt et accentue les pressions sur la forêt à la fois pour sa fonction productive, paysagère et environnementale.



Exemple : Saint-Germain-du-Puch

Comment gérer la présence de bâtiments agricoles au sein des zones urbaines ? Comment concilier développement urbain et maintien voire développement du secteur agricole ?



Exemple : Coutras

Quelle gestion règlementaire pour limiter les risques relatifs aux feux de forêt ?

Compte tenu du renforcement de l'urbanisation, de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, et de ses disfonctionnements, une actualisation de la réflexion sur l'opportunité et les modalités d'ouverture des zones urbaines est importante. La démarche d'élaboration du PLU intercommunal doit être une étape majeure pour appréhender ces zones sur le plan spatial. Le phasage dans le temps des futures zones à urbaniser, si elles sont nécessaires, est essentielle et devra reposer prioritairement sur l'état des réseaux, des équipements, des projections démographiques, intégrant également les plans simples de gestion des forêts, les plans d'épandage...

La démarche du PLU intercommunal doit également permettre d'apporter une réponse qualitative à la prévention des risques, à la réduction des pollutions et des nuisances, notamment par une traduction règlementaire adaptée.

3. BILAN DE LA CONSOMMATION DES ESPACES NATUREL, AGRICOLE ET FORESTIER

A. 515,01 HECTARES CONSOMMÉS PAR L'URBANISATION ENTRE 2011 ET 2020 DONT 394,24 HA D'ESPACES « NAF »

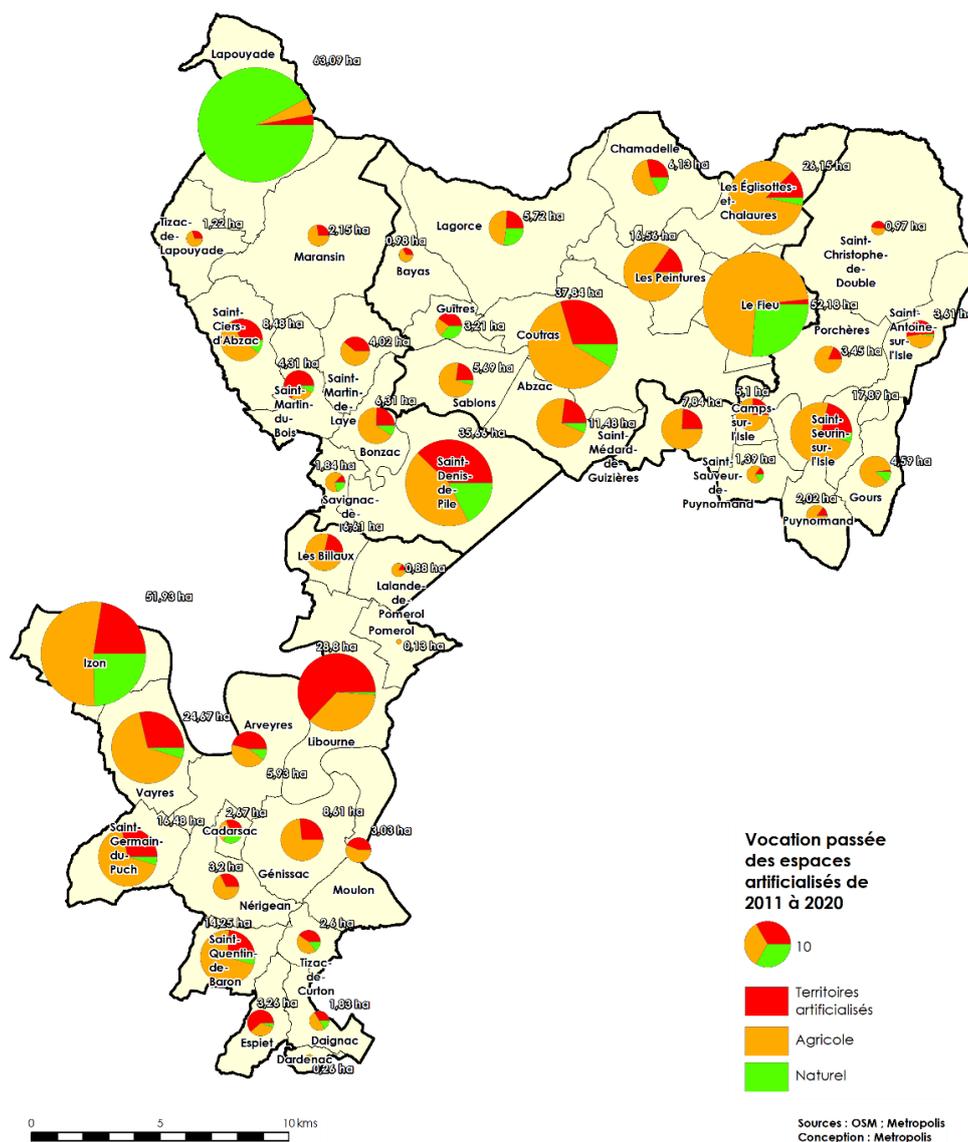
Le bilan de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) sur une période de 10 ans, entre 2011 et 2020, sert de référence pour l'objectif de réduction de la consommation de ces espaces par le PLUi dans la projection future 2024-2034.

Entre 2011 et 2020, 515,01 hectares ont été consommés, dont :

- 120,77 hectares au sein d'espaces déjà artificialisés ou agglomérés ;
- 284,78 hectares d'espaces agricoles ;
- 109,46 hectares d'espaces naturels ou forestiers.

Ainsi, quelle que soit la destination prise en compte, l'urbanisation des années 2011 à 2020 a entraîné une consommation d'espaces Naturel, agricole ou forestier de 394,24 hectares, soit 76% de la consommation totale.

Surface en ha	Territoires artificialisés	Territoires agricoles	Forêts et milieux semi-naturels	Total NAF	Total
Sphère de Coutras	26,49	116,82	22,63	139,45	165,94
Sphère de Libourne	58,46	98,30	18,39	116,68	175,15
Sphère de Saint-Denis-de-Pile	25,28	35,09	66,69	101,78	127,07
Sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle	10,53	34,57	1,76	36,33	46,86
CALI	120,77	284,78	109,46	394,24	515,01



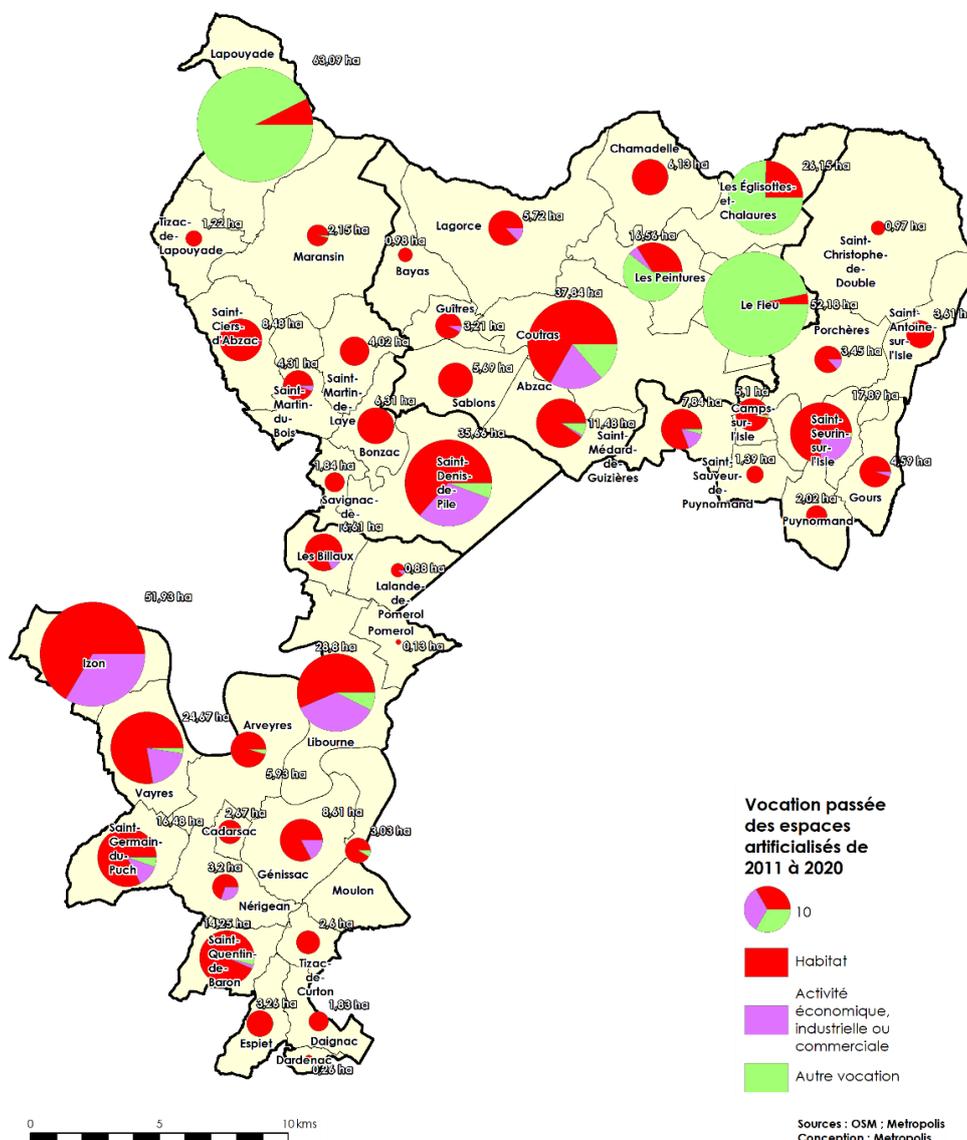
B. UNE MAJORITÉ DE LA CONSOMMATION DES ESPACES PAR L'URBANISATION À VOCATION D'HABITAT

57% de la consommation des espaces entre 2011 et 2020 a été générée pour la réalisation de logements, soit 296,85 hectares.

Surface en ha	Habitat	Activité économique, industrielle commerciale ou Autre vocation	Total	
Sphère de Coutras	70,24	9,51	86,19	165,94
Sphère de Libourne	131,32	38,46	5,36	175,15
Sphère de Saint-Denis-de-Pile	55,27	11,30	60,49	127,07

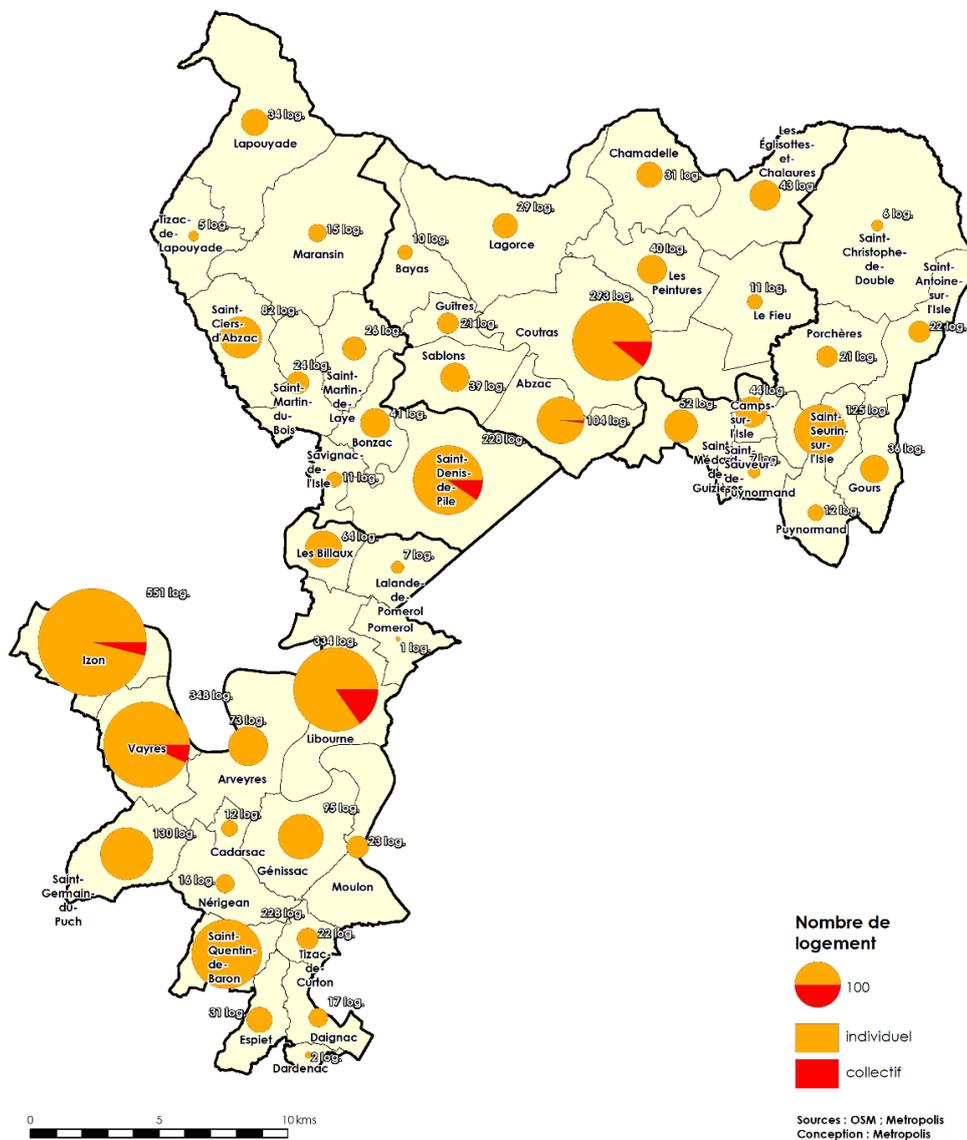
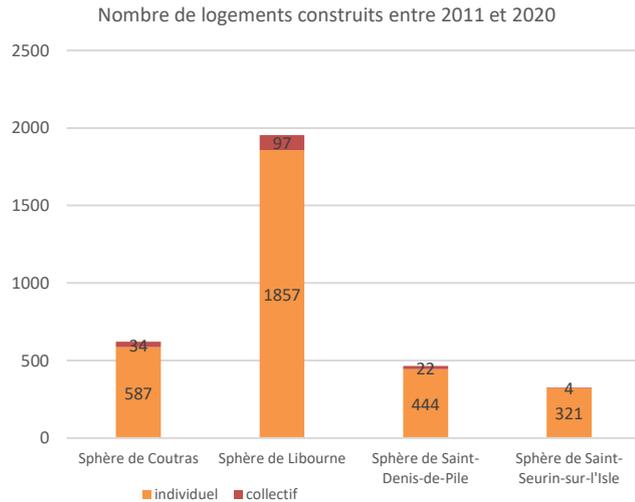
Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle	40,01	5,96	0,88	46,86
CALI	296,85	65,23	152,94	515,01



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Comme le tableau précédent l'indique, la consommation d'espace par l'habitat n'a pas été uniforme à l'échelle de la Communauté d'Agglomération, en particulier au regard de la pression démographique et foncière qui n'est pas uniforme. Ainsi la production de logements a été beaucoup plus forte sur la partie sud-ouest du territoire, au regard de la proximité géographique de Bordeaux Métropole.

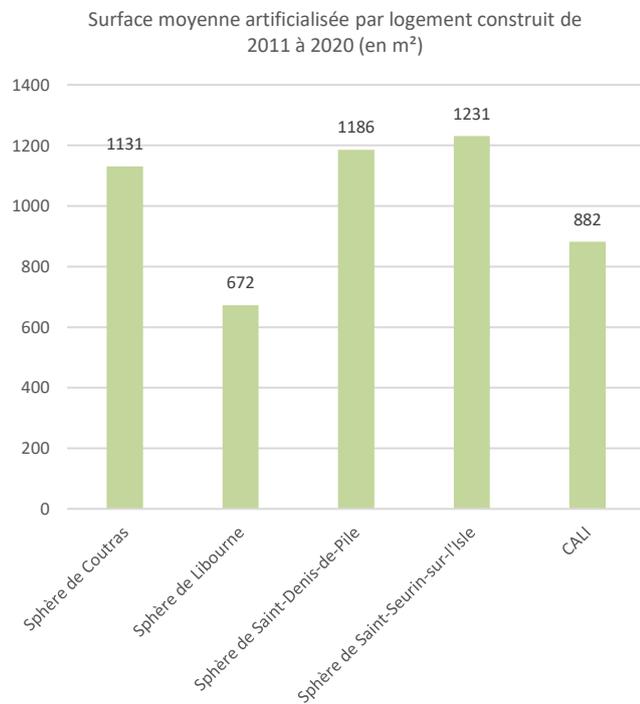


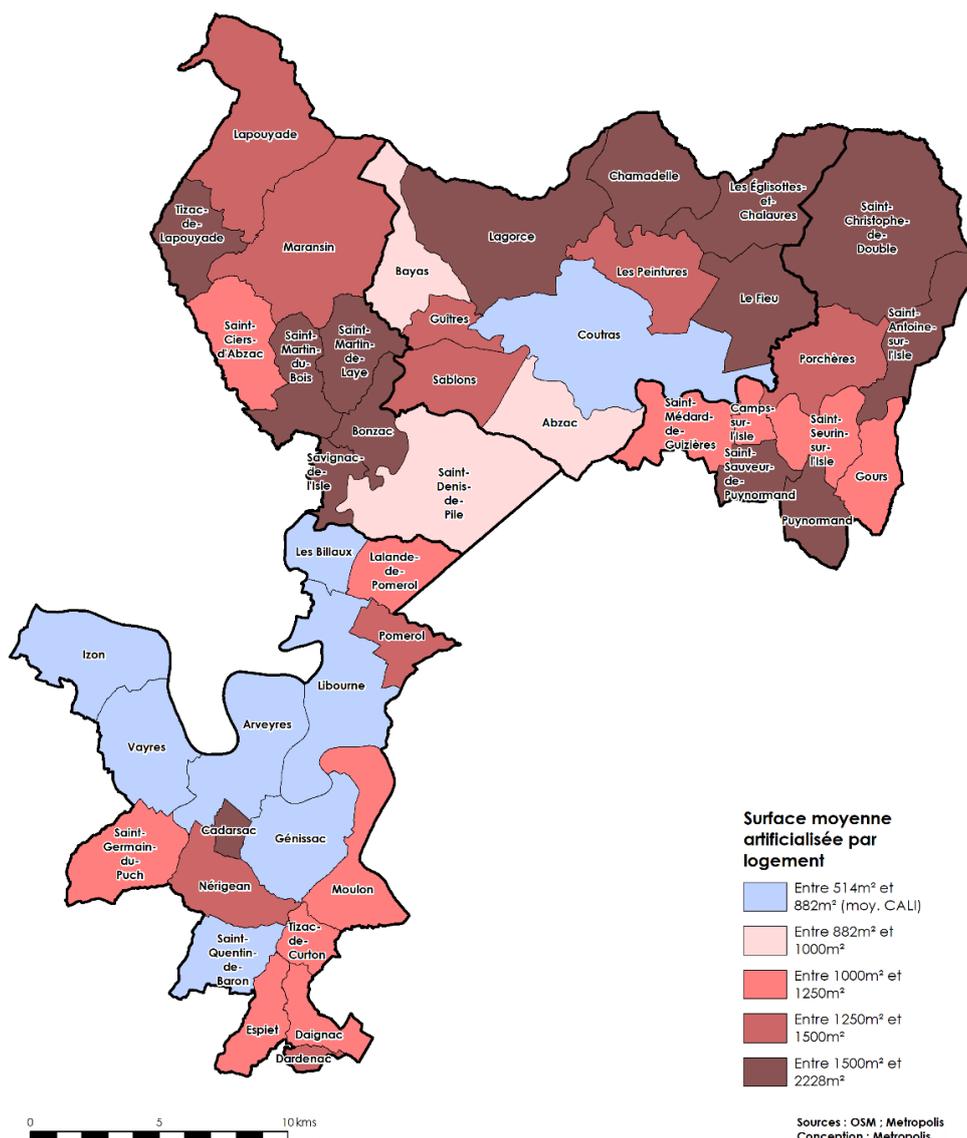
Par ailleurs, comme l'indique le tableau suivant, sur les 296,85 hectares de consommation foncière nécessaire pour la réalisation de logements entre 2011 et 2020, 64% proviennent d'espaces Naturel, Agricole ou Forestier (NAF), soit 190,57 ha.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Surface en ha	Territoires artificialisés	Territoires agricoles	Forêts et milieux naturels semi-naturels	Total NAF	Total
Sphère de Coutras	25,07	39,04	6,14	45,17	70,24
Sphère de Libourne	46,96	76,20	8,17	84,36	131,32
Sphère de Saint-Denis-de-Pile	23,72	25,16	6,39	31,55	55,27
Sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle	10,53	27,72	1,76	29,48	40,01
CALI	106,28	168,12	22,45	190,57	296,85

Cela a conduit à une moyenne de consommation d'espaces par logement assez variable en fonction du positionnement géographique de la commune. Le prix du foncier étant naturellement une explication forte de cette différence. Ainsi, plus la commune se situe au sud-ouest du territoire, entre les bassins de vie et d'emplois de Libourne et Bordeaux Métropole, plus la consommation moyenne de terrain par logement est réduite, plus la commune se situe éloignée de ces mêmes bassins, plus la consommation moyenne de terrain par logement est importante.





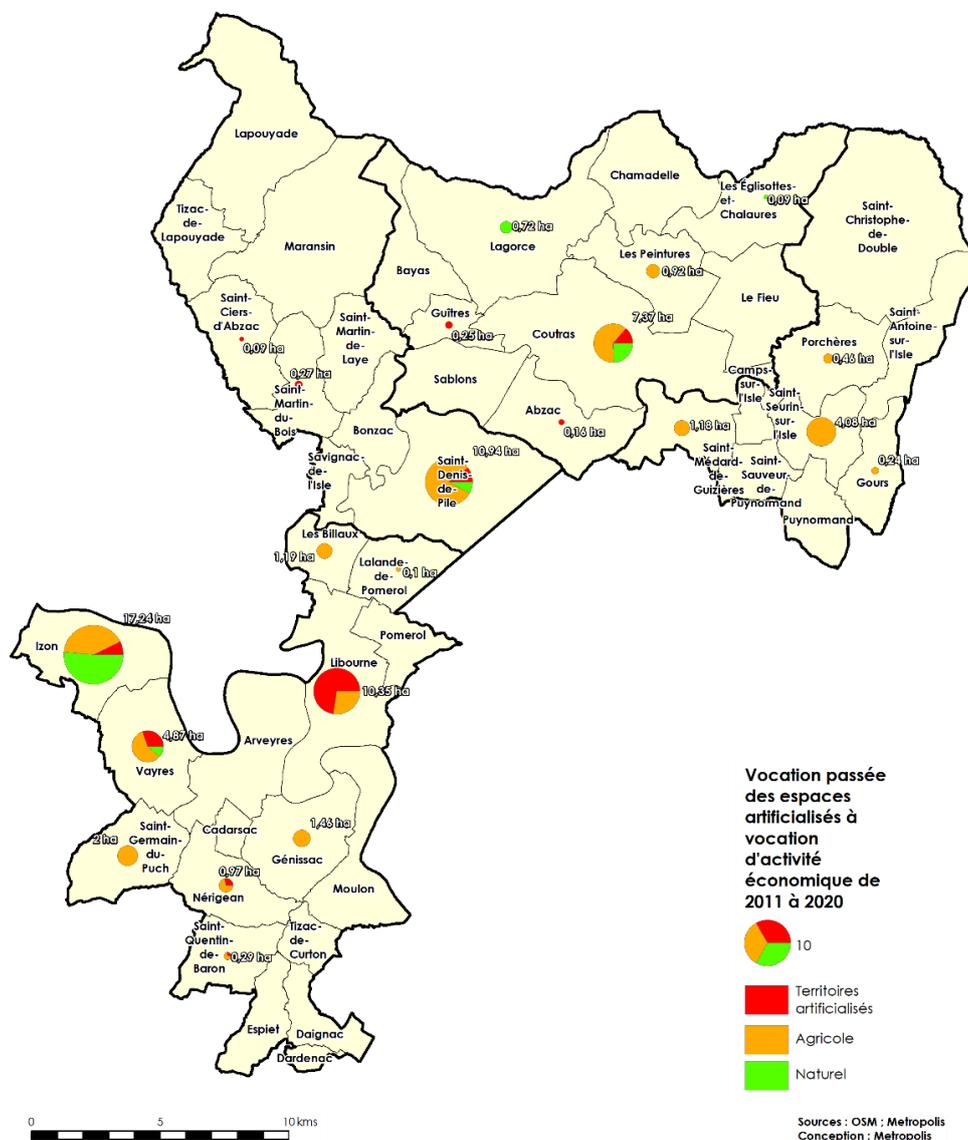
C. UNE FORTE CENTRALISATION DES ESPACES CONSOMMÉS DÉDIÉS AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Entre 2011 et 2020, 13% de la consommation est liée à la mise en œuvre du développement économique du territoire, à savoir 65,23 hectares. Sur cette base, 79% de la consommation a été réalisée sur des espaces Naturel, Agricole ou Forestier, soit 51,73 hectares. Au regard de la nature même du développement analysé, qui nécessite la mobilisation de surfaces importantes pour l'accueil de bâtiments à fortes emprises au sol, cette part très majoritaire de consommation d'espaces NAF paraît relativement logique.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Surface en ha	Territoires artificialisés	Territoires agricoles	Forêts et milieux naturels semi-naturels	Total NAF	Total
Sphère de Coutras	1,42	5,47	2,61	8,08	9,51
Sphère de Libourne	10,60	18,42	9,44	27,86	38,46
Sphère de Saint-Denis-de-Pile	1,48	8,95	0,87	9,82	11,30
Sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle	0	5,96	0	5,96	5,96
CALI	13,51	38,79	12,93	51,73	65,23

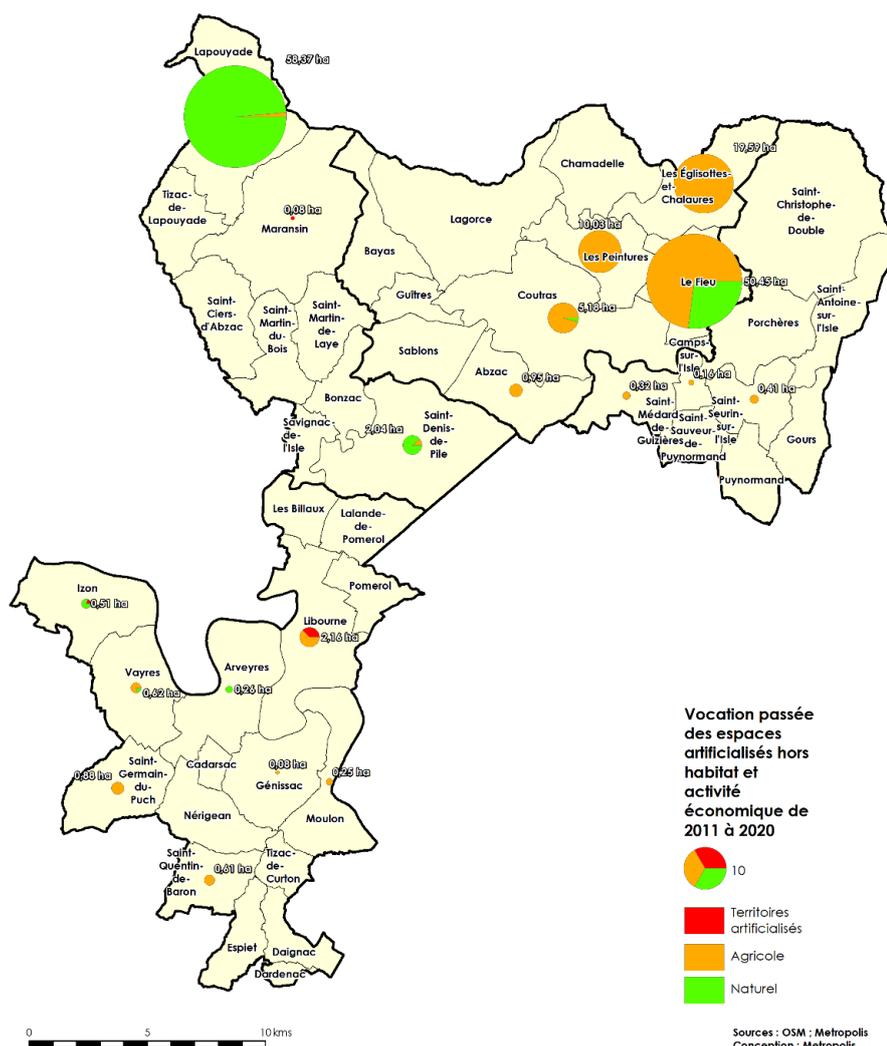
La cartographie de localisation des espaces consommés met en revanche clairement en avant les principaux pôles économiques du territoire : Libourne, Izon, Vayres, Saint-Denis de Pile, Coutras et Saint-Seurin de l'Isle.



D. DES PROJETS D'INTÉRÊT PUBLICS ÉGALEMENT CONSOMMATEURS D'ESPACES NATUREL, AGRICOLE ET FORESTIER

Entre 2011 et 2020, 30% de la consommation est liée à la mise en œuvre de projets de nature différentes qui ont pu aussi bien mettre à contribution les ressources du territoire (carrières...), la production d'énergie renouvelable, ou encore l'enfouissement des déchets à Lapouyade, soit un total de 152,94 hectares.

Surface en ha	Habitat	Activité économique, industrielle commerciale ou Autre vocation	Total
Sphère de Coutras	70,24	9,51	86,19
Sphère de Libourne	131,32	38,46	175,15
Sphère de Saint-Denis-de-Pile	55,27	11,30	127,07
Sphère de Saint-Seurin-sur-l'Isle	40,01	5,96	46,86
CALI	296,85	65,23	515,01



4. ANALYSE DU POTENTIEL DE DENSIFICATION RÉSIDENTIELLE AU SEIN DES ENVELOPPES AGGLOMÉRÉS

A. PRINCIPES MÉTHODOLOGIQUES

Comme vu précédemment, la production de logements au fil des décennies traduit une diversité de formes urbaines qui génèrent des niveaux de densité très variés sur le territoire, à l'échelle de la Communauté d'Agglomération et au sein-même des communes.

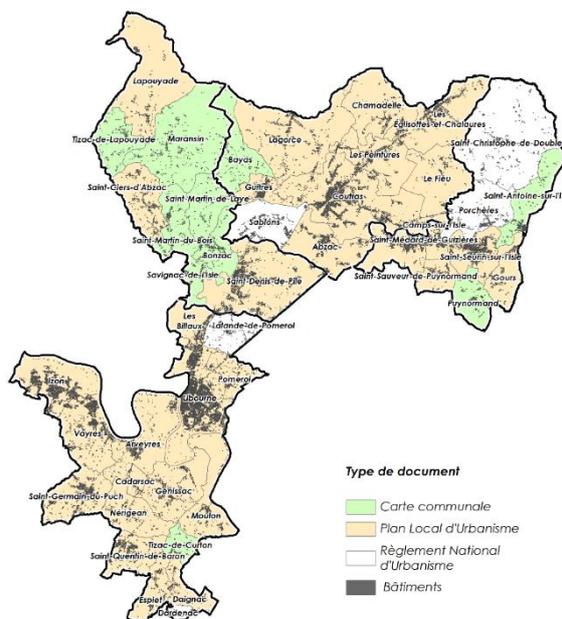
Comme pour l'analyse du tissu urbain existant à l'échelle de la Communauté d'Agglomération du Libournais, et en cohérence méthodologique avec les travaux déjà menés sur le territoire, l'analyse des capacités de densification s'est appuyée sur les bases de l'étude « Identification des capacités de division parcellaire²¹ ».

Ainsi, il a été retenu que les capacités de densification peuvent se répartir en deux modes opératoires :

- Le renouvellement urbain, par opération de démolition-reconstruction avec une recherche de densification.
- La division parcellaire.

C'est la prise en compte de ces deux modes opératoires qui ont servi de base à l'évaluation des capacités de densification théorique à l'échelle de La Cali.

Par ailleurs, partant du postulat que le territoire ne présente pas d'uniformité en matière de gestion règlementaire du droit de l'urbanisme (les communes sont aussi bien gérées par PLU, Carte Communale ou RNU), il serait trop approximatif de vouloir identifier les capacités de densification sur la base des zones constructibles identifiées aux différents documents d'urbanisme. De surcroît, les documents d'urbanisme opposables sont de différentes générations, et ne correspondent plus forcément aux orientations de développement souhaités par les communes.



Dans ce cadre, La Cali engageant la mise en œuvre d'un projet de territoire sur l'ensemble de son périmètre dans une logique de cohérence et de complémentarité des communes, il a été proposé d'identifier les capacités de densification sur l'ensemble des enveloppes agglomérées répondant aux critères minimum de densité, de continuité et de nombre de logements du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Libournais.

La mise en application au stade du diagnostic de ce qui relève des enveloppes urbaines définies par le SCoT du Grand Libournais est donc d'une grande importance pour proposer un regard cohérent à l'échelle de La Cali, dans le souci de porter une lecture harmonisée sur l'ensemble des 45 communes

²¹ Étude lancée par le PETR du Grand Libournais avec la participation de l'ADEME Nouvelle Aquitaine, du Département et du CAUE de la Gironde. Étude menée par les cabinets Villes Vivantes et ID de Ville.

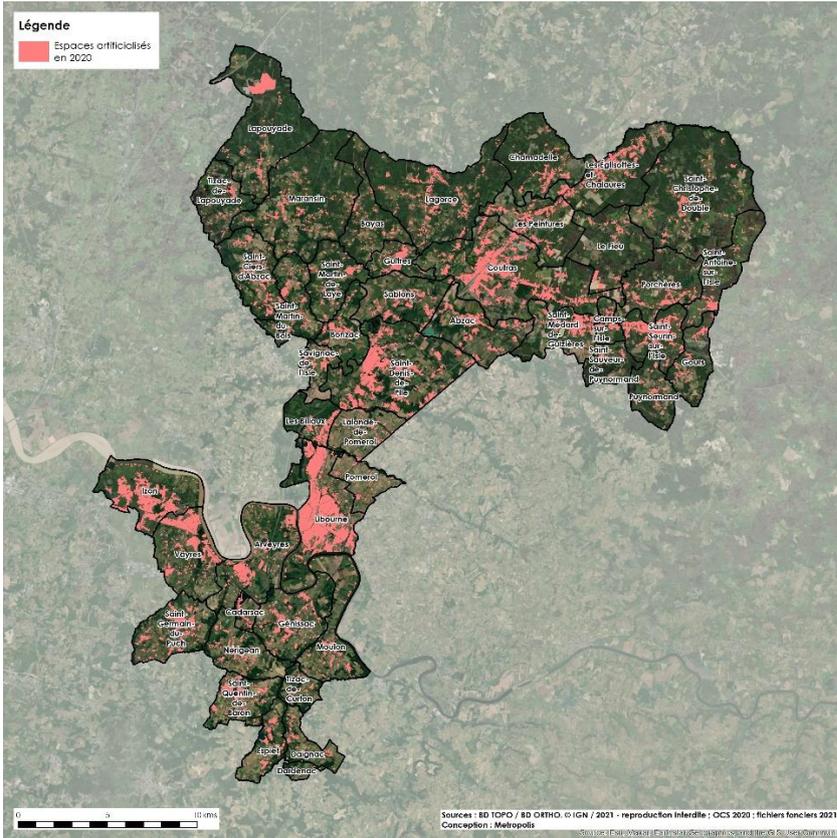
malgré leurs différences. A ce titre, l'atlas des enveloppes urbaines de la Cali a été réalisé en s'appuyant sur les critères de la prescription du Document d'Orientations et d'Objectifs :

- **La continuité** : la détermination du périmètre bâti s'appuiera sur le respect d'une distance inférieure à 100 m au maximum entre deux constructions existantes. Les équipements collectifs (quelle que soit leur nature), les infrastructures, et les éléments composant la trame végétale urbaine peuvent être inclus dans ce périmètre à condition qu'ils soient aussi en continuité.
- **La compacité** : le périmètre bâti doit constituer un ensemble construit d'un seul tenant qui ne recouvre ni vides ni discontinuités (supérieure à 100 m de largeur). Il devra s'appuyer sur la présence d'espaces ayant une vocation urbaine, à l'exception de ceux constituant et identifiés comme trame végétale urbaine. Des parcelles non bâties ou « dents creuses » pourront y être intégrées dès lors qu'elles ont la vocation d'être constructibles.
- **La densité** : le périmètre bâti doit être constitué par la présence d'un nombre significatif de constructions sur une surface donnée, quelle que soit leur nature : la surface construite doit être supérieure à 20 m² par parcelle, pour le logement la densité bâtie doit être supérieure à 7 logements à l'hectare. Ainsi ne constitue pas par exemple un tissu aggloméré pouvant être identifié en espace urbain :
 - la présence d'une dizaine de constructions isolées d'une centralité urbaine ou d'un bourg regroupées en hameaux ;
 - la présence d'une dizaine de constructions isolées d'une centralité urbaine ou d'un bourg et positionnées en linéaire le long d'une voie.

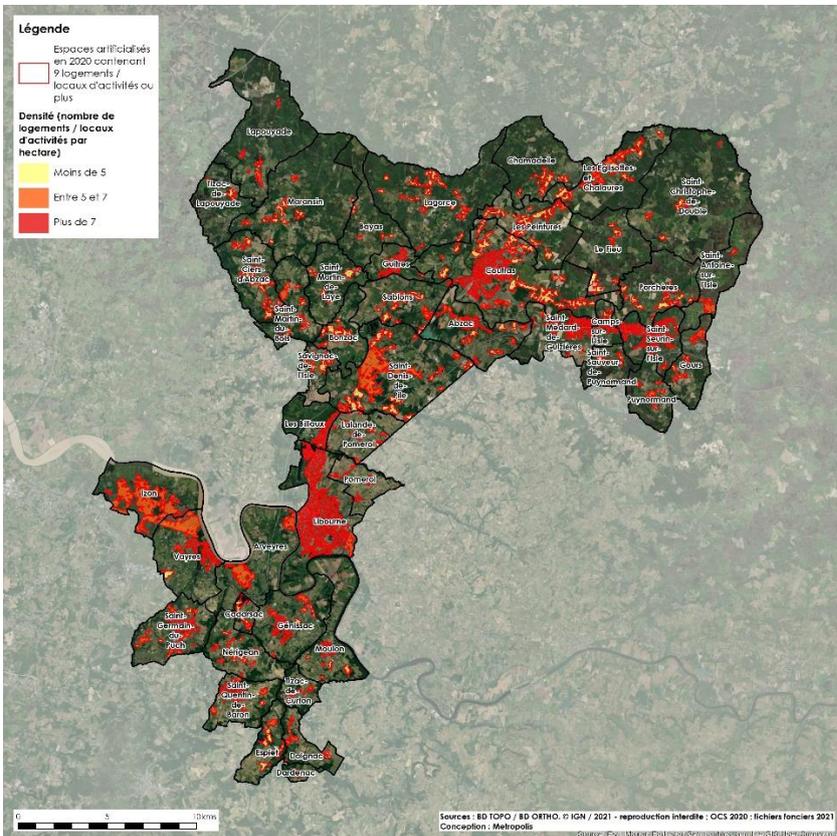
Ce travail de déclinaison des enveloppes agglomérées en application du SCoT du Grand Libournais a pu faire l'objet d'échanges méthodologiques avec le PETR de Grand Libournais, mais également avec les différentes communes de la Communauté d'Agglomération du Libournais afin d'en valider la forme. Il s'agissait en effet de s'assurer qu'une bonne appropriation des enveloppes agglomérées soient faites pour légitimer la démarche d'identification des potentialités de densification. Ainsi, les espaces concernés par un risque (PPRi, PPRMT,...) ont volontairement été retirés des espaces potentiels constructibles.

Cette démarche a permis de s'appuyer sur les enveloppes urbaines cartographiées dans la deuxième carte ci-dessous :

Prise en compte des multiples espaces urbanisés de La Cali...



... jusqu'au travail de priorisation de l'étude de densification sur les enveloppes urbaines de compatibilité SCoT du Grand Libournais



B. DÉFINITION DE LA CAPACITÉ DE DENSIFICATION...

2. ... par renouvellement urbain

Au sein du tissu urbain dense, en particulier dans le cœur d'agglomération où les densités s'élèvent parfois à plus de 150 logements par hectare, la pression foncière amène de nouvelles opérations de densification, notamment par renouvellement urbain.

En effet, ce tissu dense regroupe ainsi des formes urbaines très variées mais dont le potentiel de densification au coup par coup reste limité. En revanche, des opérations de renouvellement urbain peuvent permettre de densifier ces secteurs, tout en valorisant les espaces publics dans des opérations d'ensemble qui viendraient pleinement s'intégrer au tissu existant.

C'est notamment le cas dans les quartiers se situant autour des principales gare de l'agglomération, aussi bien Libourne, Coutras, que les autres centralités. Dans ce cadre, une opportunité de plus grande mixité fonctionnelle est visée, en assurant une densification mixant habitat, activités, gestion des mobilités et espaces publics. Cette logique pourrait être reprise dans d'autres quartiers de certaines communes de l'agglomération. Dans les secteurs plus ruraux, la préservation des formes urbaines traditionnelles semble être gage de valorisation de l'image et de l'attractivité de ces secteurs, à concilier avec les attentes des nouvelles populations vis-à-vis de leur mode de vie.

En tout état de cause, au regard des opérations récentes réalisées à l'échelle des communes de la Communauté d'Agglomération, le potentiel de densification dans les secteurs urbains plus constitués ne doit pas être négligé.

3. ... Par division parcellaire

- Les postulats de départ

Quel que soit le niveau de pression foncière des communes du territoire de La Cali, elles sont toutes concernées par le développement de l'urbanisation via le processus de division parcellaire. S'appuyant par ailleurs sur des documents d'urbanisme – et donc de zonage – parfois très « généreux », le principe de division parcellaire est à l'origine d'un développement extrêmement important du parc de logements.

Exemple de processus de division parcellaire sur la commune de Les Billaux



Les exemples sont multiples et d'une ampleur d'autant plus forte que la pression foncière s'est accentuée au cours des dernières années. S'il s'agit d'un procédé aujourd'hui faiblement maîtrisé par les documents d'urbanisme, l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal doit permettre d'évaluer le potentiel théorique généré par les enveloppes urbaines existantes, et anticiper les secteurs géographiques où un cadrage réglementaire sera nécessaire.

Le processus de division parcellaire a pu avoir des effets indésirés, aussi bien en terme d'image que de fonctionnement sur les espaces publics, dans de nombreuses communes de la Cali.



Camps-sur-l'Isle

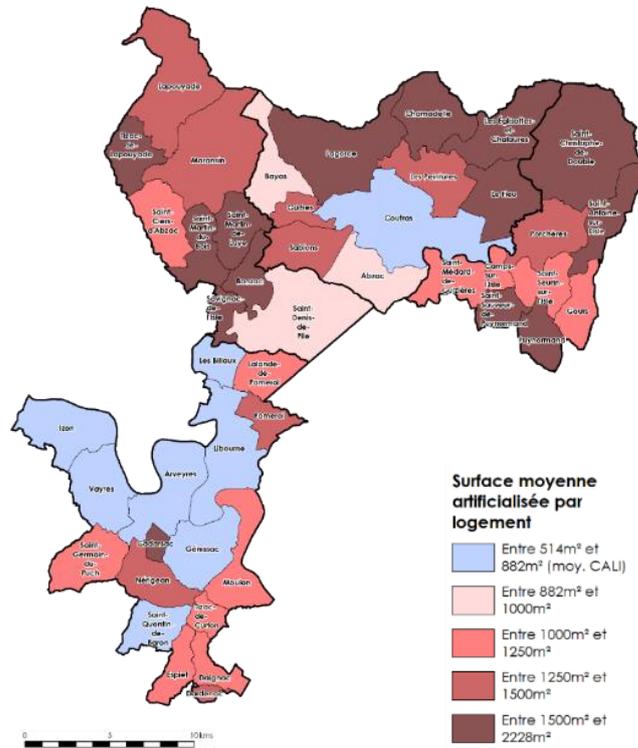


Saint-Médard de Guzières

4. Le phénomène a ainsi pu être quantifié sur les années allant de 2011 à 2020 :

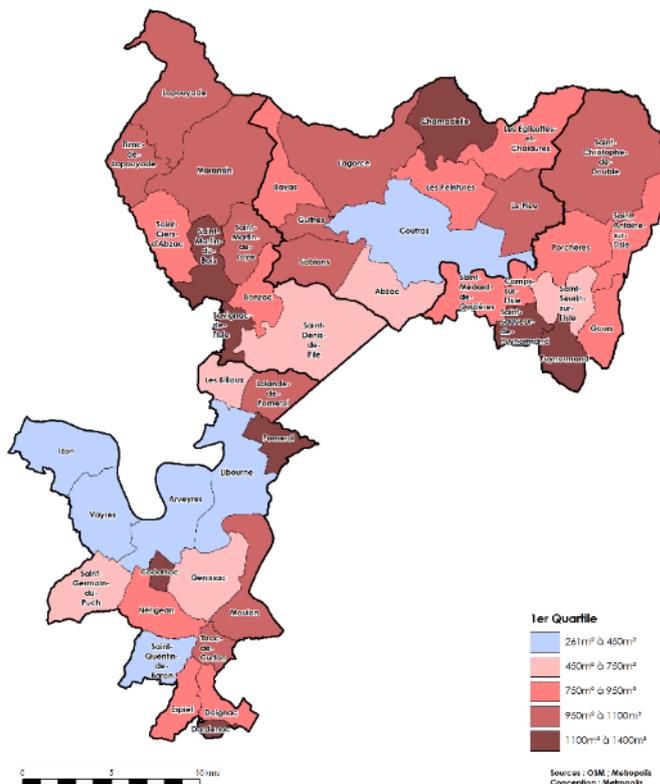
Surface moyenne artificialisée par logement construit de 2011 à 2020

Globalement, les communes (en bleu) le plus soumises à pression foncière sont celles où la taille moyenne des terrains a été la plus réduite, sans que cela ait pour autant influé de manière significative sur les formes urbaines : le pavillon au milieu de la parcelle reste le type d'habitat très majoritairement recherché sur le territoire de La Cali.



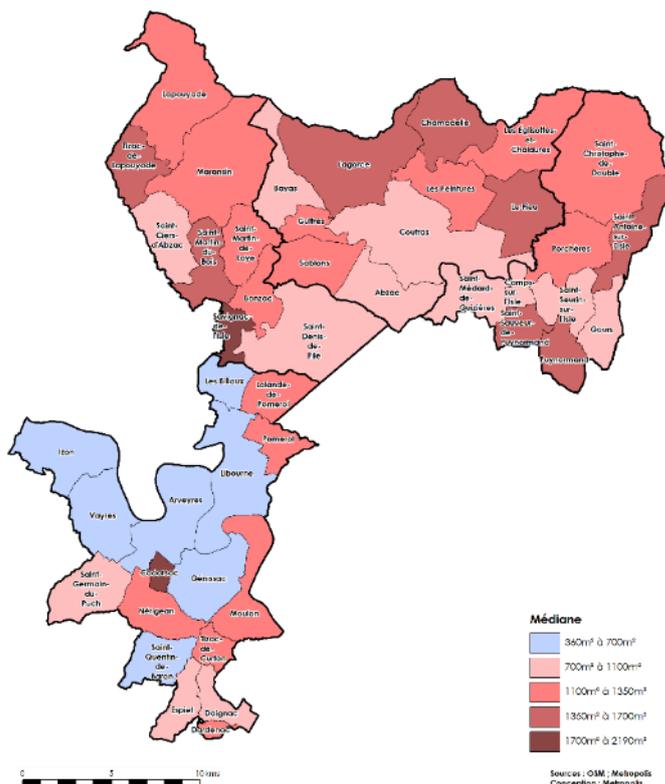
1^{er} Quartile des surfaces artificialisées par logement construit de 2011 à 2020

En tenant compte des 25% des parcelles les plus petites issues de divisions parcellaires, une photographie des tailles de terrain acceptables au regard du marché foncier apparaît sur chaque commune... allant d'environ 300m² minimum pour les communes à pression foncière jusqu'à environ 1400 m² pour les communes rurales ou soumises à contraintes techniques (topographie, assainissement,...)



Surface médiane artificialisée par logement construit de 2011 à 2020

Une analyse de la médiane des terrains issus de division parcellaire permet de modérer les tendances les plus fortes et surtout de gommer les caractéristiques parcellaires parfois différentes entre les communes.



5. De cette analyse préalable, il se dessine un territoire qui peut être synthétiser en trois familles de communes :

Les centralités, qui bénéficient d'une attractivité résidentielle et démographique forte. En conséquence, le marché foncier et de l'immobilier y sont plus tendus, les prix plus élevés, et les découpages parcellaires se font sur des lots de plus petite superficie.

Les communes rurales soumise à pression foncière. Il s'agit de communes ne bénéficiant pas du même niveau d'équipements et de services que les centralités, mais leur positionnement géographique à la croisée de différents bassins de vie et d'emplois les rendent attractives au regard de prix du foncier plus accessible.

Les communes rurales à pression modérée. Il s'agit de communes plus en retrait des dynamiques des bassins de vie et d'emplois périphériques. Elles font toutefois l'objet d'une attractivité et d'une pression qui tend à s'accroître sensiblement puisque des exemples de densification peuvent exister ponctuellement.

L'analyse des opérations de logements par familles de communes apportent les résultats suivants sur la période 2011-2020 :

Nombre de logements construits de 2011 à 2020	Tissu dense	Tissu urbain individuel groupé	Tissu urbain dispersé	Espace urbain individuel diffus
Centralité	6	1012	413	762
Rural sous pression	0	234	9	266
Rural pression modérée	0	41	20	526

En tenant compte des 25% d'autorisations d'urbanisme portant sur les surfaces de lots les plus petits résultant de découpages parcellaires, il résulte à minima les surface de lots suivantes par famille de communes, et selon le type de tissu urbain considéré :

1 ^{er} Quartile des surfaces artificialisées par logement construit de 2011 à 2020	Tissu urbain dense	Tissu urbain individuel groupé	Tissu urbain dispersé	Espace urbain individuel diffus
Centralité	144	273	481	669
Rural sous pression	/	442	529	632
Rural pression modérée	/	813	987	1012

Ainsi, les lots les plus petits issus de division parcellaire pour la réalisation de logements individuels vont de 144 m² pour une commune de centralité, et dans un de ses quartiers les plus densément bâti, jusqu'à 1012m² pour une commune rural à pression modérée.

- La comptabilisation des potentialités de densification par division parcellaire

Le croisement des critères de « typologie de mode d'occupation des sol » (tissu urbain dense, individuel groupé,...), et de « famille de communes », avec la déduction des zones à risque, donne 2 informations :

1- des secteurs densifiables où, techniquement, il est possible d'accueillir de nouveaux logements par division parcellaire associée à de la construction neuve.

2- des tailles minimales de terrain nécessaires au maintien du bâti existant à préserver ; et une taille nécessaire pour les terrains issus de la division (en s'appuyant sur les pratiques enregistrées).

Pour cela, l'analyse s'est efforcé de prendre en considération les unités foncières existantes disposant d'une surface propre dont l'usage sera maintenu à la construction déjà bâtie dite « surface propre », et une surface minimum suffisante pour accueillir a minima une nouvelle habitations dite « surface restante ». En règle générale, dans le cadre d'une division parcellaire sur une unité foncière complète, la surface propre représente 2/3 de la surface globale, pour 1/3 laissée en surface restante.

Au regard du contexte des différentes communes composant la Communauté d'Agglomération du Libournais, et en fonction des tissus urbains considérés, les tailles minimales suivantes de surfaces restantes doivent être à minima mobiliser pour s'inscrire dans le marché foncier actuel :

Taille de terrain acceptable (en m ²)	Tissu urbain dense	Tissu urbain individuel groupé	Tissu urbain dispersé	Espace urbain individuel diffus
Centralité		350	450	600
Rural sous pression	Pas de division	500	500	700
Rural pression modérée		800	900	1000

Ainsi, pour pouvoir proposer des lots constructibles de cette taille, à l'issue d'une division parcellaire, l'unité foncière prise en compte au départ doit à minima avoir la surface suivante, selon le type de commune, et le type de tissu urbain considéré :

Taille de terrain pouvant être divisé (en m ²)	Tissu urbain dense	Tissu urbain individuel groupé	Tissu urbain dispersé	Espace urbain individuel diffus
Centralité		875	1125	1500
Rural sous pression	Pas de division	1250	1250	1750

Rural pression modérée	2000	2250	2500
------------------------	------	------	------

De cette manière, un atlas des potentialités foncières théoriques a pu être généré. S'il reste théorique, c'est qu'il ne peut prendre en considération certaines données telles que la rétention foncière, la capacité des réseaux, la sécurité des accès, etc... De ce fait, la connaissance des communes et des élus a été mise à contribution pour apporter des corrections aux espaces pré-identifiés.

Exemple d'identification d'unités foncières pouvant théoriquement faire l'objet de divisions parcellaires à Lalande-de-Pomerol :



- Résultat des potentialités de densification par division parcellaire

Abstraction faite des documents d'urbanisme avant l'entrée en vigueur du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, l'estimation du nombre de logements constructibles au sein des enveloppes urbaines, déduction faites des secteurs soumis à risque, est de 16 728 logements individuels potentiels.

Nombre de logements estimés	Tissu urbain individuel groupé	Tissu urbain dispersé	Espace urbain individuel diffus	Total général	en Unité Foncière libre	en densification
Centralité	3998	3356	5401	12755	1462	11293
Rural sous pression	184	59	1654	1897	294	1603
Rural pression modérée	71	73	1932	2076	264	1812
TOTAL	4253	3488	8987	16728	2020	14708

C. EN SYNTHÈSE

L'analyse complète des capacités de densification au sein des enveloppes agglomérées du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Libournais, soit par processus de division parcellaire, soit par renouvellement urbain, mettent en avant plusieurs enseignements majeurs :

La nécessité de prendre en compte ce potentiel qui ne bénéficie pas de réels outils de contrôle règlementaire ;

La nécessité d'arbitrer les secteurs urbains où le processus de densification constitue une opportunité de développement (mutualisation des équipements, économie d'espaces naturel, agricole ou forestier,...) ou au contraire un processus à éviter (problème de réseaux, de sécurité, etc...).

Plus généralement, moyennant des outils règlementaires à adapter au cas par cas, une capacité à remplir des objectifs de production de logements sans consommer de nouveaux espaces naturel, agricole ou forestier.

B. Cette analyse reste désormais à être :

- Complétée par la capacité de densification sous forme de renouvellement urbain ;

- Pondérée par le retour d'analyse réalisé par les communes.

5. ANALYSE DU POTENTIEL DE DENSIFICATION ÉCONOMIQUE

À la différence du volet « Habitat / Logement », les capacités de mobilisation foncière et de densification sont réalisées sur la base des zonages à destination économique des documents d'urbanisme en vigueur.

L'analyse ne se limite pas à la compétence et la maîtrise foncière de la collectivité territoriale. Elle intègre par ailleurs l'ensemble des surfaces « brutes », c'est-à-dire intégrant les espaces communs et de réseaux. Les bassins de rétention des eaux et bâches incendie (par exemples) sont en revanche exclus.

L'analyse ne tient pas compte des potentialités de constructibilités détaillées dans les règlements écrits (emprises au sol, coefficient d'artificialisation, conditions d'implantations des constructions, ...).

L'analyse repère les contraintes potentielles à l'urbanisation : Plan de Prévention des Risques et autres servitudes, prescriptions règlementaires inscrites au document d'urbanisme (Espaces Boisés Classés, Emplacement Réservés, protection patrimoniales, recul des constructions par rapport aux routes à grande circulation, ...) et l'identification de fonctions environnementales connues (Natura 2000, ZNIEFF, espaces utilisés pour mesures compensatoires, ...).

Cette analyse par surfaces brutes appliquées aux zonages des documents d'urbanisme ne permet pas d'appréhender :

- Les enjeux environnementaux, topographiques et de risques localisés à la parcelle nécessitant une expertise terrain et les contraintes d'urbanisation liées,
- La rétention foncière et conflits de propriétés,
- Les lots vendus, réservés, sous-option... mais non bâtis / utilisés

A. LES ESPACES LIBRES AU SEIN DES ESPACES ÉCONOMIQUES DÉJÀ AMÉNAGÉS

Au sein de l'ensemble des zones à dominante économiques inscrites aux documents d'urbanisme en vigueur (zones urbaines aménagées, zones à urbaniser aménagées), les espaces libres correspondent aux espaces aménagés, sans occupation / utilisation visible, et n'appartenant pas à une unité foncière limitrophe. Ces espaces peuvent en revanche être commercialisés, mais non occupés.

Surfaces des espaces libres à vocation économique, exprimées en hectares

	ZAE d'intérêt SCoT*	ZAE de « proximité »	Autre ZAE dont commerciales	Espaces économiques hors ZAE	Total
Espaces agricoles, naturels ou forestiers	9,66	10,57	0,72	7,4	28,35
Espaces déjà artificialisés	0	0,92	0,28	0,53	1,73
Total	9,66	11,49	1	7,93	30,08

- *Aucune disponibilité n'est intégrée sur le site de l'ISDND de Lapouyade
-

Au sein des espaces économiques déjà aménagés, près de 20 hectares sont visiblement libres sur les ZAE identifiés au SCoT (« Intérêt SCoT » et « Proximité »).

Près de 8 hectares libres sont identifiés sur des espaces économiques hors ZAE.

La quasi-totalité des espaces libres sont constituées de terres agricoles, naturelles ou forestières.

B. LES ESPACES DENSIFIABLES AU SEIN DES ESPACES ÉCONOMIQUES DÉJÀ AMÉNAGÉS

Au sein de l'ensemble des zones à dominante économiques inscrites aux documents d'urbanisme en vigueur (zones urbaines aménagées, zones à urbaniser aménagées), les espaces densifiables correspondent aux espaces aménagés, sans occupation / utilisation visible, et appartenant à une unité foncière bâtie ou visiblement utilisée.

Surfaces des espaces densifiables à vocation économique, exprimées en hectares

	ZAE d'intérêt SCoT*	ZAE de « proximité »	Autre ZAE dont commerciales	Espaces économiques hors ZAE	Total
--	---------------------	----------------------	-----------------------------	------------------------------	-------

Espaces agricoles, naturels ou forestiers	5,12	2,98	7,05	8,26	23,41
Espaces déjà artificialisés	3,40	1,40	3,08	3,76	11,64
Total	8,52	4,38	10,13	12,02	35,05

- *Aucune disponibilité n'est intégrée sur le site de l'ISDND de Lapouyade

Au sein des espaces économiques déjà aménagés, près de 8,5 hectares sont visiblement densifiables sur les ZAE identifiés au SCoT (« Intérêt SCoT » et « Proximité »).

10,13 hectares sont repérés comme densifiables au sein des autres ZAE non identifiées au SCoT.

12,02 hectares sont repérés comme densifiables au sein des espaces économiques inscrits aux documents d'urbanisme mais ne constituant pas une ZAE.

Environ 1/3 du potentiel identifié comme densifiable (11,64 hectares) est constitué d'espaces déjà artificialisés.

C. LES ZONES À URBANISER NON AMÉNAGÉES INSCRITES AUX DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR

L'analyse est réalisée sur la base des documents d'urbanisme approuvés avant le 01/01/2023.

Surfaces des espaces projetés en extension urbaine à vocation économique, exprimées en hectares

	ZAE d'intérêt SCoT hors ISDND	ZAE de « proximité »	Autre ZAE dont commerciales*	Espaces économiques hors ZAE	Total hors ISDND	ZAE d'intérêt SCoT : cas particulier de l'ISDND	Total
Espaces agricoles, naturels ou forestiers	62,17	1,77	17,23	10,13	91,3	19,62	110,92
Espaces déjà artificialisés	0	4,16	0,56	4,02	8,74	0	8,74

Total	62,17	5,93	17,79	14,15	100,04	19,62	119,66
-------	-------	------	-------	-------	--------	-------	--------

Sur l'ensemble des communes de la CALI, près de 120 hectares de zones à urbaniser, en extension à vocation économique, et non aménagées sont identifiés dans les documents d'urbanisme.

Sur ces 120 hectares, 68 hectares environ (+19 hectares de l'ISDND) sont des zones qui ont été identifiées comme stratégiques dans le SCoT du Grand Libournais (aujourd'hui en révision).

Près de 18 hectares d'extension projetées sont identifiés sur des espaces économiques non identifiés comme stratégiques au SCoT.

Enfin, 14 hectares d'extension projetée sont identifiées sur des espaces qui ne constituent pas, en l'état, des zones d'activités économiques (soit des créations ex-nihilo, soit des potentialités d'extension d'entreprises isolées, ...).

La quasi-totalité des espaces d'extension économique projeté sont constitués de terres agricoles, naturelles ou forestières.

Notons que, parmi ce potentiel total de 119,66 hectares :

- 62 hectares sont zonés comme extension à court terme (1AU) dans les documents d'urbanisme,
- 36 hectares sont zonés comme extension à long terme (2AU) dans les documents d'urbanisme,
- De façon relativement anecdotique, 5 hectares non aménagés sont identifiés en zone urbaine (dont 4 hectares concernant l'ISDND).

D. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE À VOCATION ÉCONOMIQUE

Surfaces des espaces « mobilisables » à vocation économique, exprimées en hectares

	ZAE d'intérêt SCoT, hors ISDND	ZAE de « proximité »	Autre ZAE dont commerciales	Espaces économiques hors ZAE	Total
Espaces libres aménagés	9,66	11,49	1	7,93	30,08
Espaces densifiables aménagés	8,52	4,38	10,13	12,02	35,05
Espaces non aménagés en extension, en zone urbaine ou à urbaniser à court terme	35,04	5,93	17,80	4,86	63,63

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais

Espaces non aménagés en extension, en zone à urbaniser à long terme	27,12	0	0	9,28	36,40
Total	80,34	21,80	28,93	34,09	165,16

En synthèse, le potentiel immédiatement constructible au regard des documents d'urbanisme en vigueur serait de près de 65 hectares (30,08 + 35,05), si l'ensemble des espaces libres et densifiables dans les espaces déjà aménagés pouvaient être mobilisés.

En parallèle, 65 hectares ont été identifiés en extension projetée à court terme (1AU) dans les documents d'urbanisme, et non aménagés, dont 32 hectares sur des sites non identifiés comme stratégiques au SCoT du Grand Libournais (cf. partie précédente).

Enfin, 36 hectares ont été identifiés en extension projetée à long terme (2AU) dans les documents d'urbanisme, et non aménagés, dont 9 hectares sur des sites non identifiés comme stratégiques au SCoT du Grand Libournais (cf. partie précédente).

19,62 hectares sont projetés en extension du site de l'ISDND de Lapouyade.

Pour rappel, sur les 10 dernières années, le territoire de la Cali a connu une consommation d'espaces (toutes occupation du sol confondues, en ZAE et hors ZAE) de 65,22 hectares à vocation économique.

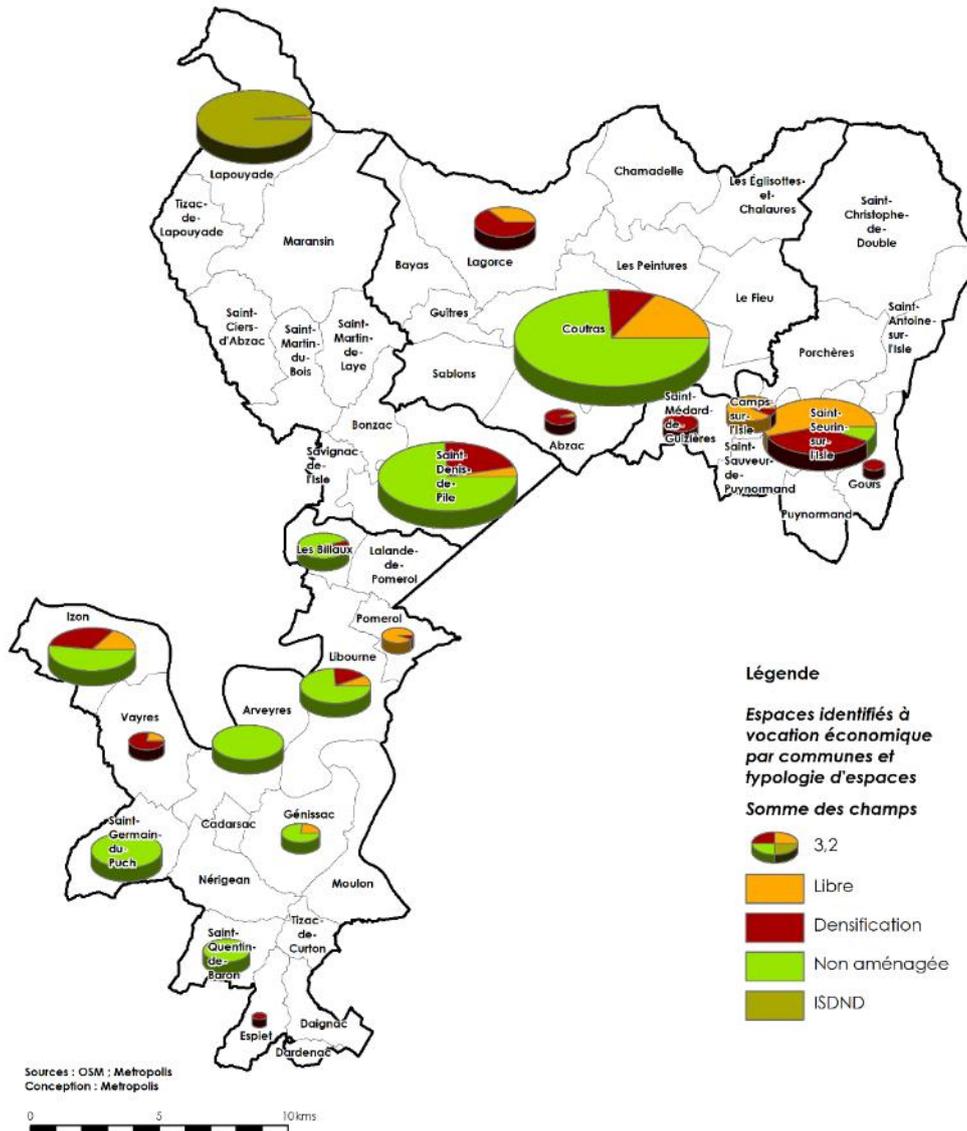
Le potentiel identifié au sein des documents d'urbanisme (espaces libres aménagés, espaces densifiables aménagés, espaces non aménagés en extension) en vigueur représente par ailleurs 143,16 hectares potentiels de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

Sur les 10 dernières années, le territoire de la Cali a connu une artificialisation d'espaces (naturels, agricoles et forestiers, en ZAE et hors ZAE) de 51,72 hectares à vocation économique.

Le territoire de la Cali dispose ainsi d'un potentiel constructible (au sein des documents d'urbanisme), à vocation économique, bien supérieur à ses besoins : 165 hectares potentiels contre 65 hectares consommés ces 10 dernières années.

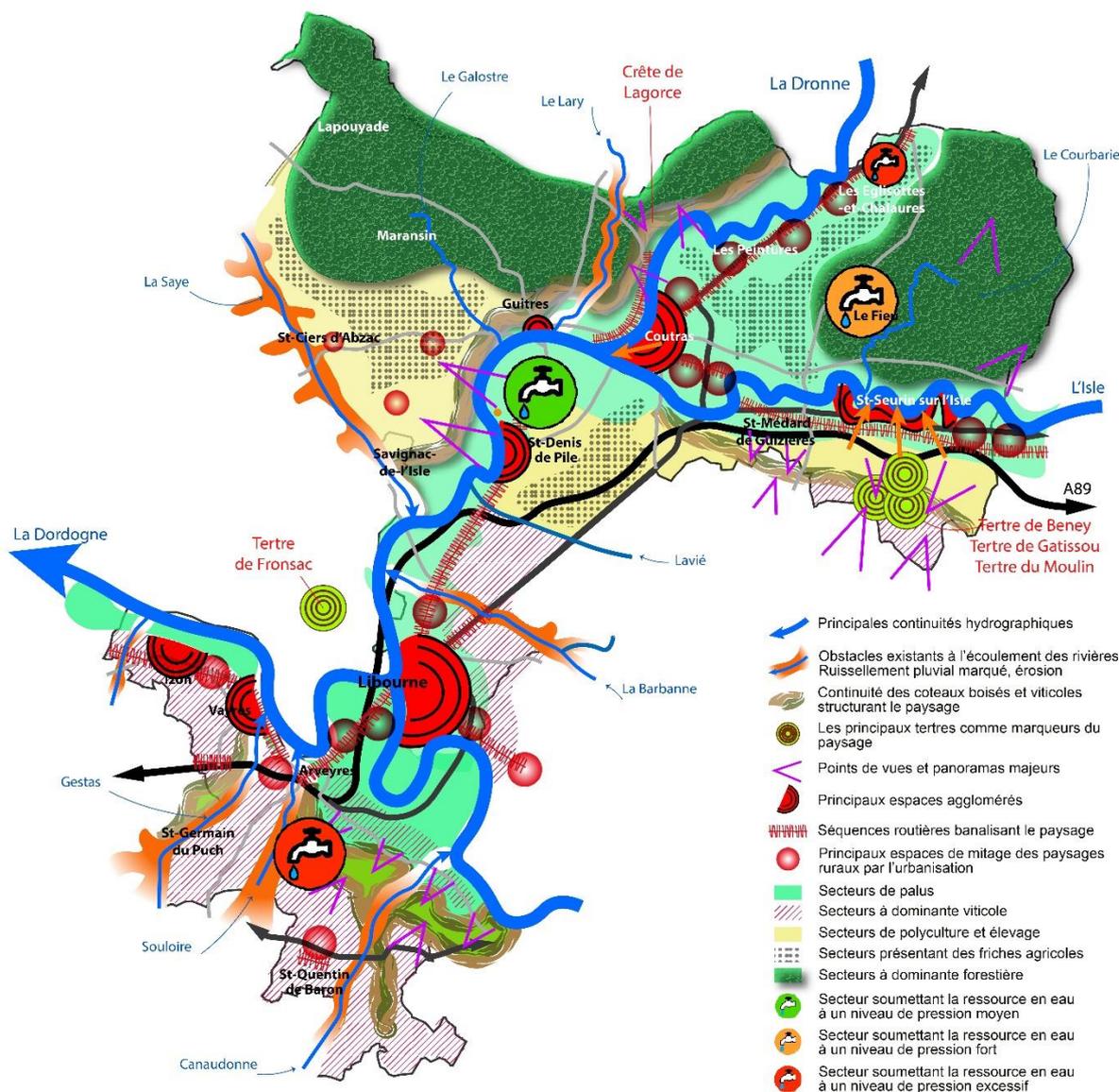
Les espaces libres et les capacités de densification au sein des espaces aménagés représentent une surface estimée de 65 hectares, au sein de ZAE sous maîtrise privée ou publique. En revanche, seuls 35 hectares sont identifiés sur les ZAE stratégiques aménagés (d'intérêt SCoT et de proximité).

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté d'Agglomération du Libournais



H. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC...

1. ... EN CE QUI CONCERNE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET LES PAYSAGES...



A. ATOUTS ET OPPORTUNITÉS...

- Des identités paysagères diverses et de qualité en fonction des milieux et des reliefs (coteaux, tertres, plateaux, berges des rivières,...) ;
- Un paysage largement façonné par la pratique viticole qui contribue à des mises en scène paysagère, positionné sur des appellations viticoles prestigieuses, mondialement connues (Pomerol, Lalande de Pomerol, Saint-Emilion, Entre-Deux-Mers, Graves de Vayres,...) ;
- Un réseau hydrographique omniprésent comme composante majeure du paysage, à la fois porté par la Dordogne, l'Isle et Dronne, mais aussi un réseau secondaire très important ;

- Une richesse paysagère associée à une richesse environnementale comme en témoignent les nombreux espaces naturels remarquables concernés par un zonage de protection ou d'inventaire (par exemple les réservoirs de biodiversité remarquables en lien notamment avec les grandes vallées humides) ;
- Une Trame Verte et Bleue s'appuyant sur des composantes majeures (eau et forêt) avec une maîtrise foncière non négligeable par le secteur public
- Une diversité des ressources potentielles qui offre des potentialités importantes pour développer un mix énergétique sur La Cali (boisement, vignes, géothermie, surfaces en toiture...), et des orientations du Plan Climat Air Energie Territoriale (PCAET) qui devront être reprises par le PLUi-HD ;
- Un parc de traitement des eaux usées par assainissement collectif qui maille plutôt bien le territoire, avec des projets en cours (ex: nouvelle STEP de Libourne, 2nd étage sur STEP de St Martin...).

Sans être exhaustif, l'ensemble de ces éléments constitue autant de pistes de réflexion à interroger pour s'inscrire vers un mode de développement du territoire cohérent et durable. Ainsi, la conception du projet de territoire via le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal constitue une opportunité pour :

- Harmoniser les politiques de préservation du paysage à l'échelle de La Cali : afin qu'une cohérence de traitement et d'encadrement tende à améliorer la lecture des paysages et fasse converger les outils de préservation et d'intégration du développement urbain notamment (exemple des abords des bourgs et de mise en scène de panoramas) ;
- Faire du réseau hydrographique majeur (Dordogne, Isle, Dronne) le fil conducteur d'une valorisation du cadre de vie, car ce réseau fait converger des enjeux environnementaux majeurs du territoire tout en constituant un potentiel de développement (tourisme raisonnée,...) ;
- Faire de la Trame Verte et Bleue un réel outil de valorisation des atouts environnementaux du territoire, notamment en s'appuyant sur l'importante maîtrise foncière forestière publique, pour poursuivre les travaux de maintien et de restauration des continuités écologiques, ou encore pour valoriser les espaces tampons, et les lisières végétales des zones urbaines ;
- Au regard du processus de densification en cours, de l'imperméabilisation des sols engendrés, et dans un contexte de réchauffement climatique, s'appuyer sur le PLUi-HD pour favoriser le développement de la biodiversité en milieu urbain et renforcer le maintien et le développement de la végétalisation des espaces agglomérés ;
- Traduire la politique de sobriété énergétique du territoire en s'appuyant sur le Plan Climat Air Energie Territorial PCAET) en cours de révision pour décliner des orientations dans le PLUi-HD.
- Dans un contexte agricole difficile, maintenir le potentiel agricole pour permettre la diversification des activités en milieu rural.

B. FAIBLESSES ET MENACES MISES EN AVANT...

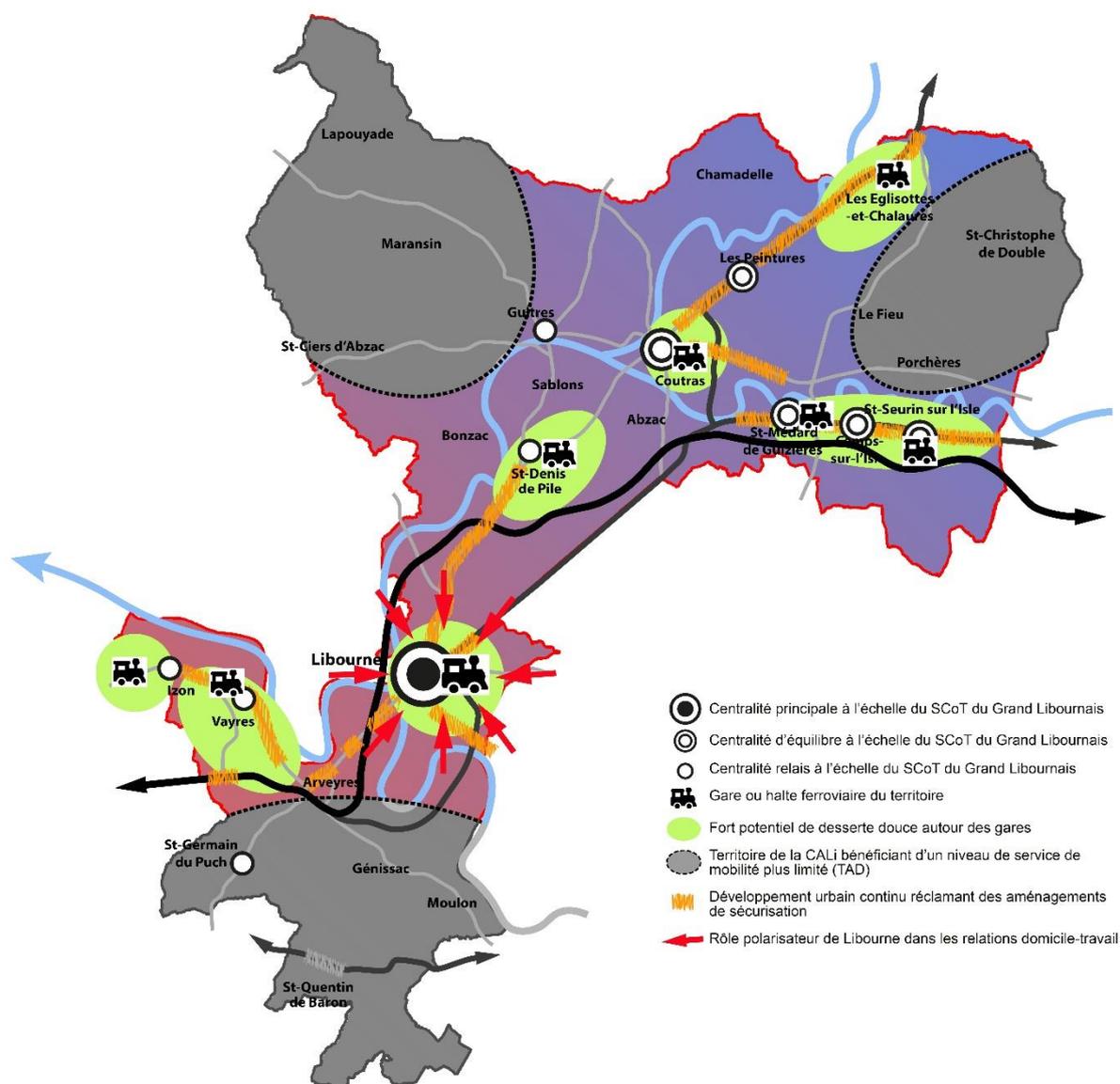
- Des paysages soumis à de fortes pressions foncières, dégradés par une banalisation liée à une urbanisation diffuse et à une faible intégration paysagère. Ainsi, les espaces de contact sont parfois marqués entre les cours d'eau et les espaces urbanisés (y compris récent), et qui tendent à créer des zones d'enjeux humains dans des secteurs d'aléas (inondation) ;
- Une lecture paysagère qui s'en trouve perturbée et qui peut amener à une certaine « confrontation » de l'occupation de l'espace par une mauvaise transition des vocations ;
- Une ressource en eau potable limitée sur une grande partie du territoire de la Cali, et particulièrement au sud-ouest, la plus fortement soumise à pression foncière ;

- Un réseau hydrographique en état moyen et dont la valorisation est très disparate à l'échelle du territoire de la Cali. Par ailleurs, à noter la présence de milieux humides dégradés par l'existence de certaines pratiques (populiculture,...) ;
- En ce qui concerne le traitement des eaux usées, il peut être relevé l'intrusion d'eaux parasites dans les systèmes de fonctionnement des STEP fragilisés (eaux parasites, sensibilités des milieux récepteurs par le réchauffement climatique) ;
- Une Trame Verte et Bleue fragilisée en de nombreux points du territoire qui doit composer avec des discontinuités écologiques que le PLUi-HD devra contribuer à atténuer, résorber, réparer ;
- Le processus de pression foncière grandissant met en lumière une très faible végétalisation des projets d'urbanisation, quel qu'en soit le maître d'œuvre (privé, public, particulier,...).

Sans être exhaustif, l'ensemble de ces éléments constitue autant de pistes de réflexion à interroger pour s'inscrire vers un mode de développement du territoire cohérent et durable. Ainsi, la conception du projet de territoire via le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal doit permettre de s'affranchir de certaines tendances ou menaces qui se font jour :

- Un accroissement démographique impactant la ressource en eau potable sur des espaces géographique d'ores et déjà sous tension ;
- Le réchauffement climatique aux multiples effets (assecs plus fréquents des cours d'eau), espaces agricoles et naturels impactés et augmentation des risques (feux de forêt...) ;
- Dans un contexte de déprise agricole et de crise viticole (y compris dans des secteurs jusqu'à ce jour préservés tels que l'Entre-Deux-Mers), assister à une poursuite de la banalisation des espaces ruraux par l'apparition de friches agricoles ou d'une urbanisation impactante sur les paysages ;
- Une urbanisation fortement présente le long des cours d'eau qui impacte les objectifs de remise en bon état écologique, mais qui tend également à privatiser des sites remarquables. Par ailleurs, cette banalisation des paysages par l'étalement urbain et le mitage qui contribuent à l'artificialisation des sols, la fragmentation des milieux et la perte de biodiversité est réelle. De même, la plupart des entrées de villes, y compris au contact d'espaces de renommée mondiale (Pomerol, Saint-Emilion, etc...) sont concernées. La tendance de certaines activités à utiliser les opportunités de façades le long des voies contribue également au phénomène ;
- Un contexte de fragilisation des milieux boisés, de défrichement fort des espaces boisés et destruction de milieux naturels d'intérêt écologique et paysager notable (TVB).

2. ... EN CE QUI CONCERNE LA DÉMOGRAPHIE ET LA QUESTION DE LA MOBILITÉ...



A. ATOUS ET OPPORTUNITÉS...

- Un territoire attractif avec un accueil constant de population qui amène la Cali à consolider sa position de 2^{ème} agglomération de Gironde ;
- Libourne, une centralité forte polarisatrice d'un réel bassin de vie et d'emplois, regroupant les fonctions premières du territoire et des équipements de tout premier ordre tel que l'hôpital : Libourne comme bassin de vie et d'emplois ;
- Un réseau de transport en commun complet et fonctionnel (train, Calibus), avec en particulier un maillage remarquable du territoire en transport ferroviaire : plus de 63% de la population réside à moins de 15 minutes à vélo d'une gare ;
- Des flux domicile-travail presque équilibrés avec Bordeaux Métropole, mais surtout une mobilité de proximité (intra-communale et intercommunale) très importante, justifiant les investissements déjà engagés dans ce domaine par la Cali et permettant d'envisager le

développement des mobilités douces. Ainsi, une nouvelle approche de la compétence mobilité est en œuvre, permettant d'envisager une action sur tous les pans de la mobilité.

Sans être exhaustif, l'ensemble de ces éléments constitue autant de pistes de réflexion à interroger pour s'inscrire vers un mode de développement du territoire cohérent et durable. Ainsi, la conception du projet de territoire via le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal constitue une opportunité pour :

- S'appuyer sur les gares comme levier de développement urbain (Libourne, Coutras, St-Médard de Guzières,...) : opportunité d'intensifier les multiples fonctions des centralités autour de l'intermodalité ;
- S'appuyer sur les gares comme outils de nouvelles pratiques étendues de mobilité... et donc d'appropriation d'évolution des modes de vie qui doit se traduire par un cadre de vie à faire évoluer en conséquence (infrastructures, équipements,...) ;
- S'appuyer sur des espaces d'activités pensés ou repensés dans une logique de connectivité accrue, ainsi que sur une évolution des entreprises de plus en plus favorable à une réflexion sur la mobilité durable ;
- S'appuyer sur les très importants flux intra-Cali pour poursuivre la déclinaison et la complémentarité des modes de déplacement à l'échelle du territoire : une offre structurante autour de l'armature ferroviaire à accompagner dans un cadre partenarial (RER Métropolitain dont le déploiement doit se poursuivre), en complémentarité des offres Calibus qui drainent l'ensemble du territoire.

B. FAIBLESSES ET MENACES...

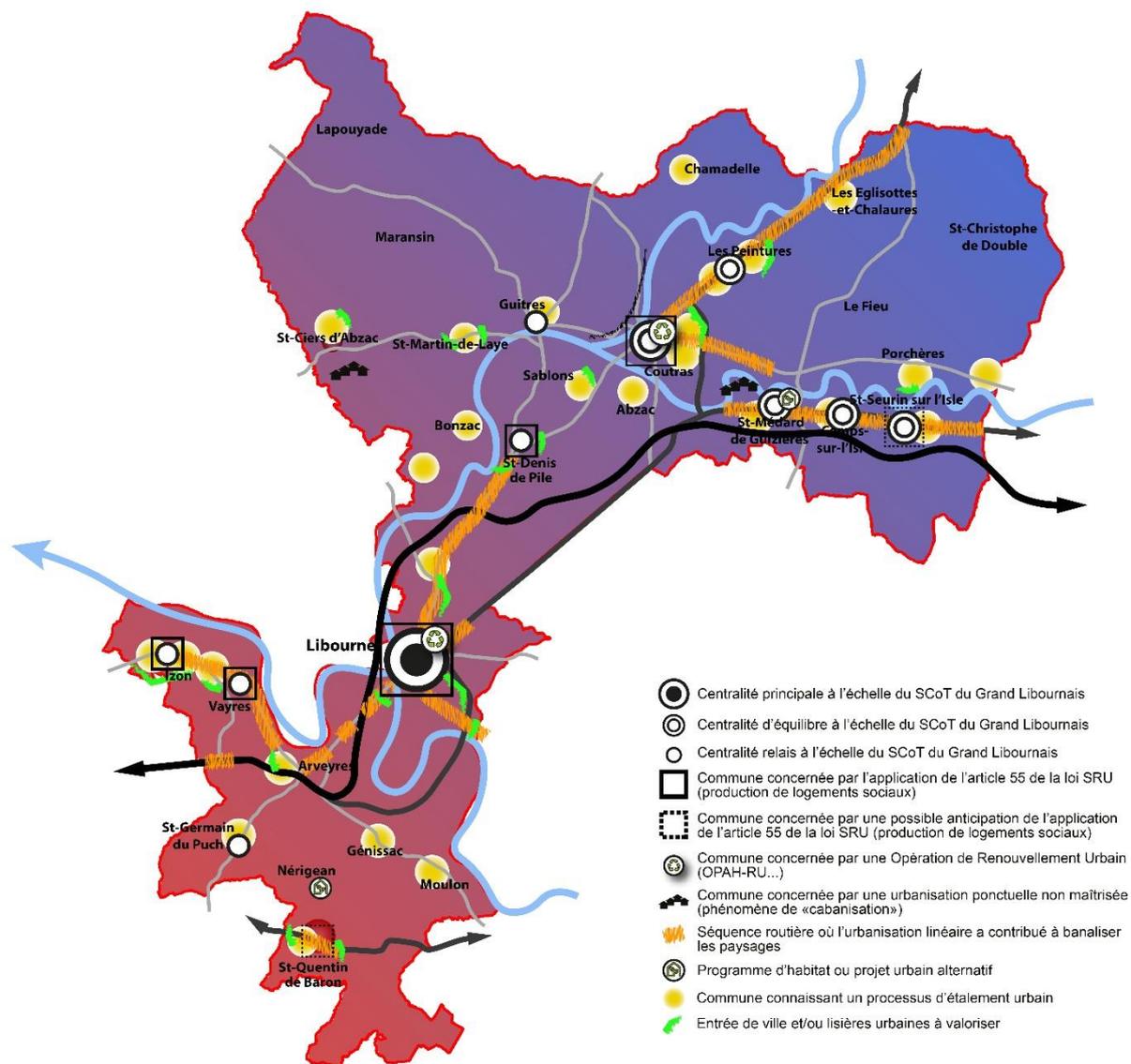
- Un territoire inégalement attractif et à un niveau bien inférieur aux projections du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
- Un vieillissement de la population marqué, particulièrement marqué sur les franges nord-est du territoire de la Cali ;
- Une très forte centralisation du bassin d'emplois à Libourne qui catalyse une part importante des flux de circulation et d'activités de cette partie du territoire girondin (et donc au-delà des strictes limites administratives de la Cali) ;
- Dans un contexte de forte proximité de Bordeaux Métropole, des flux pendulaires importants à gérer avec des séquences routières potentiellement encombrées ;
- Au regard de son identité rurale, un territoire inégalement pourvu en solutions de mobilités alternatives à la voiture, avec de fait, une complexité de mise en œuvre plus importante. Ainsi, structurellement, un nombre important de hameaux à l'écart des offres de transport, mais un fort potentiel du TAD en développement.

Sans être exhaustif, l'ensemble de ces éléments constitue autant de pistes de réflexion à interroger pour s'inscrire vers un mode de développement du territoire cohérent et durable. Ainsi, la conception du projet de territoire via le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal doit permettre de s'affranchir de certaines tendances ou menaces qui se font jour :

- Au regard de la problématique de gestion de la ressource et desserte en eau potable d'une grande partie du territoire de la Cali, une difficulté technique et administrative de premier plan à poursuivre l'accueil de population sur la partie la plus tendue du territoire et des investissements importants à envisager pour mettre à niveau les infrastructures (réseaux,...) ;
- Une poursuite du vieillissement de la population pourrait compromettre la pérennité de certains équipements, et la vitalité de certaines communes (exemple des infrastructures sportives importantes à Saint-Seurin sur l'Isle...) ;
- Des cœurs de bourg traversés par des infrastructures routières densément circulées et difficilement compatibles avec les objectifs de pacification de la circulation ;

- De fait, un manque d'infrastructures et équipements sécurisant favorables à la pratique des mobilités douces (vélos, piétons)... dans un écosystème d'intervenant mobilité faiblement développé (associations, opérateurs autre que transport...).

3. ... EN CE QUI CONCERNE L'URBANISME ET L'HABITAT...



A. ATOUTS ET OPPORTUNITÉS...

- Un territoire attractif en lien avec la proximité de la Métropole Bordelaise mais également le rôle majeur porté par la ville de Libourne ;
- Un réseau de transport en commun performant qui modifie la géographie et valorise les fonctions intermodales de certaines communes de La Cali. Ainsi, plus de 63% de la population réside à moins de 15 minutes à vélo d'une gare ;
- Une réelle capacité de production de logements au sein des enveloppes agglomérées au regard d'un tissu urbain globalement dominé par le modèle pavillonnaire et dans une contexte de pression foncière grandissante depuis la partie sud-ouest de la Cali ;

- Une « armature territoriale » SCoT qui garde en partie sa pertinence même si des évolutions sont à relever. Elles sont marquées aussi bien par la perte de dynamisme de certaines communes que l'émergence de nouvelles.

Sans être exhaustif, l'ensemble de ces éléments constitue autant de pistes de réflexion à interroger pour s'inscrire vers un mode de développement du territoire cohérent et durable. Ainsi, la conception du projet de territoire via le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal constitue une opportunité pour :

- Inscrire un volet programmatique plus fort dans le PLUi (en déclinaison du PLH) pour assurer une bonne réponse à l'évolution démographique (vieillesse de la population, nécessité de petits logements, accessibilité,...). Des outils existent : OAP, servitudes de mixité sociale, règlement écrit du PLUi, servitude de taille de logement,... ;
- Au regard du fort potentiel de densification au sein des enveloppes agglomérées, le PLUi peut porter une forte ambition de modération de la consommation d'espaces NAF... au moins sur le volet « habitat » ;
- Les quartiers autour des gares peuvent devenir des secteurs à fortes ambitions de développement et de valorisation du projet urbain à l'échelle de la Cali ;
- Une actualisation de l'organisation du territoire autour de ses centralités semble possible pour mieux faire coïncider le projet de développement territorial, les investissements à réaliser, au regard des dynamiques en cours.

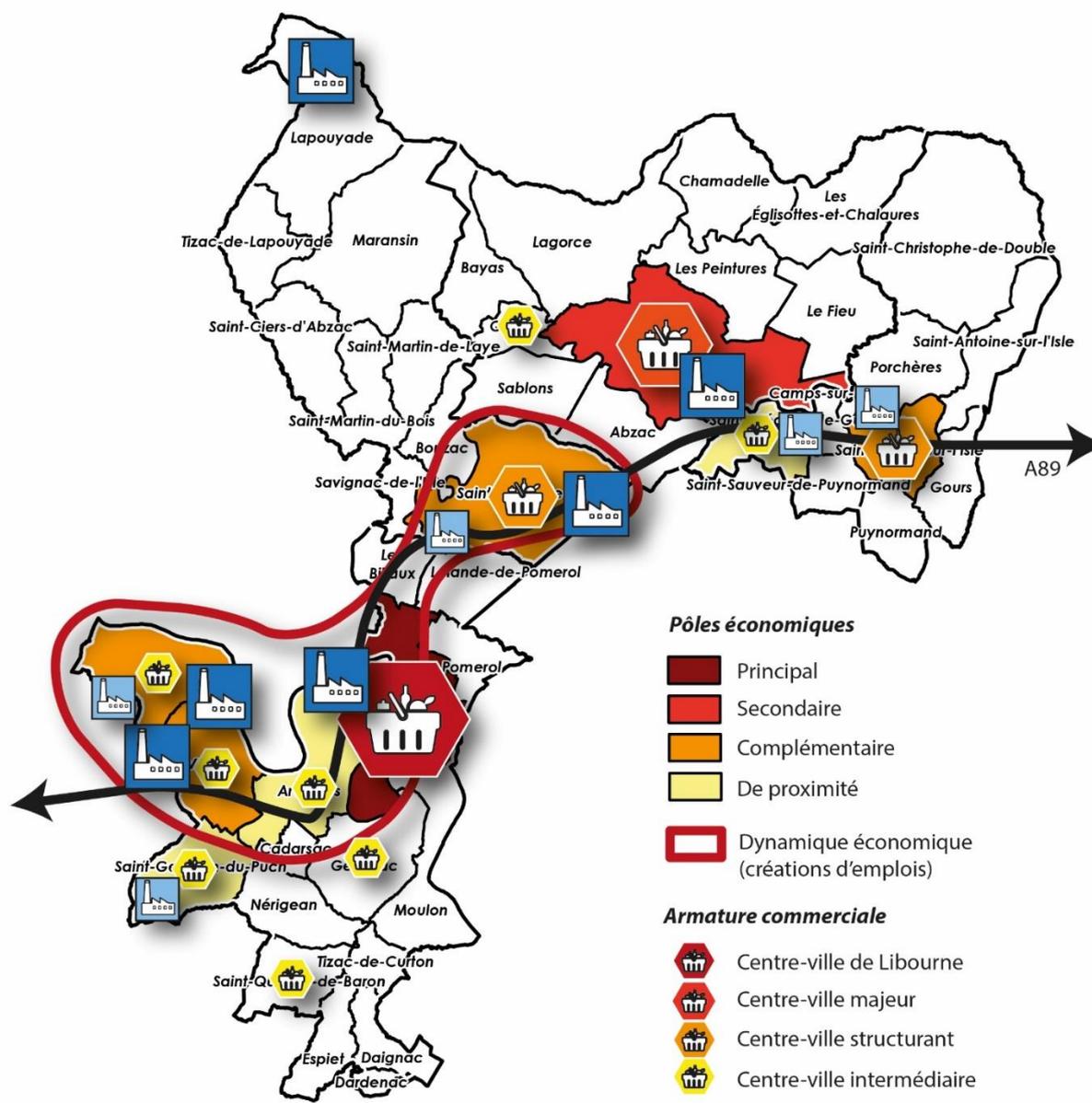
B. FAIBLESSES ET MENACES...

- Un territoire actuellement inégalement outillé en matière d'urbanisme réglementaire, ce qui a un réel impact dans la maîtrise des modalités de développement et d'intégration de l'urbanisation, en particulier dans les communes rurales soumises à pression foncière ;
- Cette même pression foncière engendre un processus de densification qui est peu maîtrisé sur une très grande partie de La Cali ;
- Un retard important à rattraper en matière de mixité de logements : « SRU » (Vayres, Izon, Arveyres, Coutras,...) certes, mais aussi dans l'équilibre du parc de logements à atteindre avec la nécessité de certains types de logements (petits types, logements adaptés aux seniors ou aux étudiants,...) ;
- Réglementairement peu de communes concernées par l'obligation de 25% de logements sociaux (SRU) alors qu'une plus grande partie du territoire en a besoin. Ainsi, il peut être relevé l'existence d'un parc de logement social « de fait », particulièrement dégradé sur le marché privé qui induit des situations de « mal logement ».
- Des contraintes réglementaires fortes sur les parties les plus urbaines du territoire (PPRi) ou le plus sous pression (PPRMT et ressource en eau).

Sans être exhaustif, l'ensemble de ces éléments constitue autant de pistes de réflexion à interroger pour s'inscrire vers un mode de développement du territoire cohérent et durable. Ainsi, la conception du projet de territoire via le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal doit permettre de s'affranchir de certaines tendances ou menaces qui se font jour :

- Au regard de la problématique de gestion de la ressource et desserte en eau potable d'une grande partie du territoire de la Cali, une difficulté technique et administrative de premier plan à poursuivre l'accueil de population, et donc la réalisation de nouveaux logements sur la partie la plus tendue du territoire ;
- Une poursuite du processus de densification sans maîtrise de la forme et du programme ;
- Une poursuite de la hausse des prix du foncier et de l'immobilier qui limite l'accès au parc résidentiel pour les ménages sur le territoire de la Cali.

4. ... EN CE QUI CONCERNE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LES SERVICES DE PROXIMITÉ...



A. ATOUTS ET OPPORTUNITÉS MIS EN AVANT...

- La Cali constitue un pôle d'emplois majeur et attractif (90 emplois pour 100 actifs occupés résidents)
- Libourne joue son rôle de pôle majeur du territoire et constitue une véritable « locomotive » pour le territoire : pôle économique et commercial structurant départemental ;
- De fortes centralités commerciales, de services et d'équipements qui sont des atouts majeurs ;
- Une structure de ZAE stratégiques à l'échelle supra-territoriale.

Sans être exhaustif, l'ensemble de ces éléments constitue autant de pistes de réflexion à interroger pour s'inscrire vers un mode de développement du territoire cohérent et durable. Ainsi, la conception du projet de territoire via le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal constitue une opportunité pour :

- Soutenir l'évolution positive qui amène à une augmentation plus rapide du nombre d'emplois que du nombre d'habitants ;
- Soutenir les centralités qui maintiennent un haut niveau d'offre d'équipements et de services et faire que Libourne ne soit pas la seule « locomotive » de la Cali mais tracte derrière elle d'autres communes porteuses de fonctions territoriales ;
- Une dynamique industrielle notable portée sur le Sud Libournais ;
- Un potentiel à appréhender en termes de remobilisation de friches ou encore de désimperméabilisation des sols (renaturation).

B. FAIBLESSES ET MENACES...

- La concurrence économique de Bordeaux Métropole ;
- En règle général, des espaces économiques et commerciaux de faible qualité urbaine et paysagère. Mais également, une faible qualité d'insertions paysagère de la RN89, que la Cali pourrait prolonger sans un effort qui doit être clairement affirmé ;
- Une attractivité portée quasi-exclusivement sur les actifs de plus de 55 ans, donc la difficulté d'attirer la jeune génération d'actifs ;
- Un déclin de l'économie productive (agriculture, industrie) à l'échelle de La Cali.

Sans être exhaustif, l'ensemble de ces éléments constitue autant de pistes de réflexion à interroger pour s'inscrire vers un mode de développement du territoire cohérent et durable. Ainsi, la conception du projet de territoire via le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal doit permettre de s'affranchir de certaines tendances ou menaces qui se font jour :

- Une évolution de l'emploi (très) différente sur le territoire : nombre d'emplois, catégories socio-professionnelles, qui nécessite une stratégie d'ajustement et d'adaptation au plus près des atouts et faiblesses de chaque secteur géographiques de la Cali ;
- Le développement d'une offre de services / commerces / équipements en périphérie des centres-villes / bourgs qui doit être contrôlé de manière à ce que la logique de concurrence ne prenne pas le dessus sur la logique de complémentarité ;
- Une faible coordination de la stratégie foncière économique à l'échelle de La Cali au moment où le SCoT entre en révision, qui nécessite de poser les fondements du développement territorial en lien avec les autres thématiques ;
- Une qualité trop faible des espaces d'activités qui ne permettrait pas de démarquer la Communauté d'Agglomération du Libournais des autres territoires girondins.