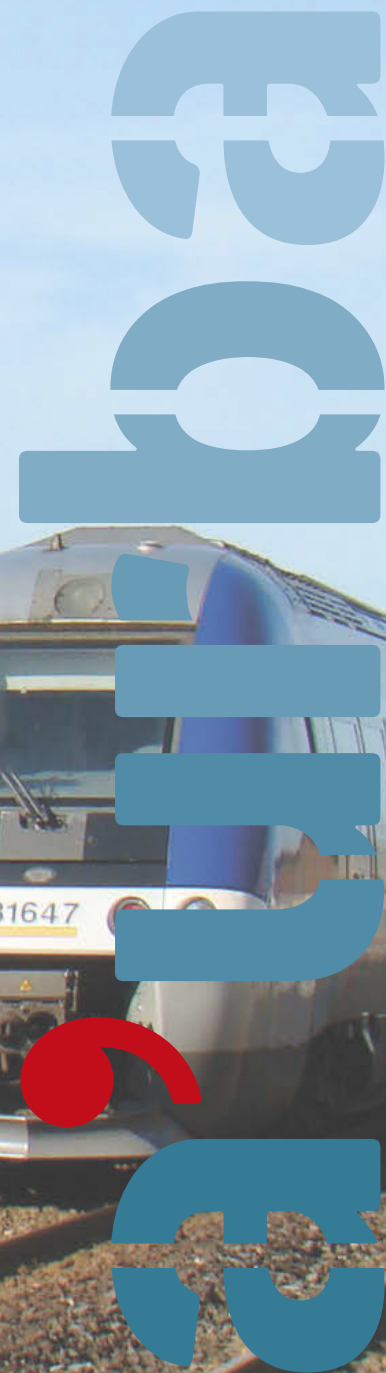


Quartiers de gares de la CALI

Définir les priorités d'actions pour faire projet
à partir des gares

09/2025



Partie 1 Quartiers de gare : actualités et enjeux	p.3
1 Faire la ville autour des transports collectifs, une idée vieille comme le train	p.4
2 La CALI et le SERM girondin	p.5
3 La gare, outil de la décarbonation des déplacements	p.6
4 La gare, outil de la sobriété foncière	p.7
5 Faire projet à partir d'une gare, différents périmètres d'actions	p.8
6 Faire projet à partir d'une gare, une approche transversale	p.9
7 Faire projet à partir d'une gare, mobiliser les compétences, réunir les partenaires	p.10
8 Gares et quartiers de gare de la CALI, diversité des situations	p.11
 Partie 2 La dorsale ferroviaire de la CALI : axe structurant pour le développement du territoire	 p.13
1 Une dorsale ferroviaire mais aussi routière structure le territoire	p.14
2 Les communes dotées d'une gare concentrent les deux tiers de la population de la CALI	p.15
3 Les communes dotées d'une gare concentrent l'emploi local	p.16
4 Une offre de transports collectifs étoffée	p.17
5 Des gares de plus en plus fréquentées	p.18
6 Des gares accessibles, à pied, à vélo, en voiture	p.19
7 Une stratégie d'aménagement qui s'appuie sur les gares	p.20
8 Les communes dotées d'une gare, locomotives du développement territorial	p.21
9 En synthèse	p.22
 Partie 3 Les gares et leurs quartiers sur le territoire de la CALI : typologie et enjeux	 p.23
1 Typologie de communes dotées d'une gare	p.24
2 Hétérogénéité des dessertes, fréquentations et évolutions pour les huit gares de la CALI	p.25
3 Synthèse	p.26
 Partie 4 Priorités d'actions pour la CALI	 p.27
1 Piloter et réunir les conditions préalables aux projets	p.28
2 Organiser l'intermodalité au niveau des gares	p.29
3 Programmer logements et activités dans les quartiers gares	p.30
4 Mobiliser les outils de la planification et de l'aménagement de façon différenciée selon les communes et en intégrant le temps long	p.31
5 Synthèse des orientations prioritaires par commune	p.32
 Annexes	 p.33

PARTIE 1

Quartiers de gare : actualités et enjeux

1 Faire la ville autour des transports collectifs, une idée vieille comme le train	p.4
2. La CALI et le SERM girondin	p.5
3. La gare, outil de la décarbonation des déplacements	p.6
4 La gare, outil de la sobriété foncière	p.7
5 Faire projet à partir d'une gare, différents périmètres d'actions	p.8
6 Faire projet à partir d'une gare, une approche transversale	p.9
7 Faire projet à partir d'une gare, mobiliser les compétences, réunir les partenaires	p.10
8 Gares et quartiers de gare de la CALI, diversité des situations	p.11

1 Faire la ville autour des transports collectifs, une idée vieille comme le train qui revient en force

Le train a longtemps porté une image de modernité au cours de son déploiement au XIX^{ème} siècle, et ce jusqu'à son déclin progressif face à la concurrence de la voiture individuelle. Alors qu'il était une nouvelle technologie porteuse d'avenir, il a été un vecteur de développement des territoires mais aussi d'étalement urbain, car la ville a accompagné l'arrivée du train.

Jusqu'à son paroxysme au milieu du XX^{ème} siècle, le réseau ferroviaire de Gironde a été composé autour d'un maillage dense de voies ferrées, suivant les corridors historiques de peuplement le long des voies navigables et des principaux axes routiers. Développé initialement pour assurer l'exploitation forestière, le transport de denrées agricoles et en particulier viticoles, ainsi que pour le tourisme (notamment avec le développement d'Arcachon et de Soulac-sur-Mer), ce réseau a en grande partie perduré sur le territoire de la CALI. Il assurait également le rôle de liaison de moyenne et grande distance entre la région de Bordeaux et d'autres territoires régionaux et nationaux, via le Libournais, à la différence d'autres secteurs de la Gironde, moins peuplés et plus éloignés des grands axes de communication nationaux (notamment le Médoc et certains axes du Sud Gironde et de l'Entre-deux Mers).

Le train a durablement transformé les territoires : les quartiers de gares ont été le lieu d'une intense activité, liée au trafic ferroviaire et à son organisation (triage, stockage, accès à la gare...) ; aux activités économiques nécessitant la proximité d'une desserte ferrée. Ils sont, pour beaucoup d'entre eux, progressivement devenus

des lieux de relégation d'activités non souhaitées et considérées comme des nuisances en ville, en particulier l'industrie.

Avec le développement de la voiture et de la route, c'est un levier d'étalement urbain plus puissant encore que le train qui a guidé l'aménagement de nos territoires. Le rail n'a plus été l'axe de développement des villes et villages ; il a été possible, du moins en théorie, d'installer logements et activités partout où il était possible de créer une voirie et d'urbaniser un sol. Ce choix d'aménagement a généré des difficultés majeures de déplacement dans les territoires très périurbanisés, avec des déplacements quotidiens toujours plus longs, des routes toujours plus congestionnées, et la destruction progressive de terres agricoles et d'espaces naturels.

Aujourd'hui a lieu une double prise de conscience : celle que le sol est une ressource précieuse ; et celle que le train peut être un levier pour orienter un usage plus sobre du sol et une mobilité moins émettrice de CO₂. Le projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain) vise précisément à rendre le train plus attractif et à créer les conditions d'une bonne articulation entre urbanisme et transports.



Carte du réseau ferré girondin au milieu du XX^{ème}
Source : Bordeaux et la folie du chemin de fer

2 La CALI et le SERM girondin

Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) est un projet de mobilité structurant porté par l'État, la région Nouvelle-Aquitaine, le département de la Gironde et Bordeaux Métropole. Déployé progressivement depuis 2018 et jusqu'en 2030, il vise à renforcer la desserte ferroviaire autour de Bordeaux, à développer des lignes de cars express, le covoiturage et des réseaux cyclables de rabattement vers les gares. Son ambition : offrir une alternative crédible à la voiture individuelle et mieux relier les territoires girondins entre eux et à la métropole. L'objectif est d'ici 2030 d'assurer un train toutes les 30 minutes sur les principales lignes, sur une plage horaire élargie, grâce à la diamétralisation qui permettra de traverser Bordeaux sans correspondance et de désaturer la gare Saint-Jean.

Déjà, une cinquantaine de circulations supplémentaires sont en service chaque semaine, avec des liaisons directes entre Libourne et Arcachon, et sur la ligne du Médoc (Bordeaux-Macau toutes les 30 min, Lesparre en 1 h, Pointe de Grave en 2 h). Deux nouvelles haltes, au Bouscat et à Talence-Médoquine, ont ouvert en 2023 et 2025.

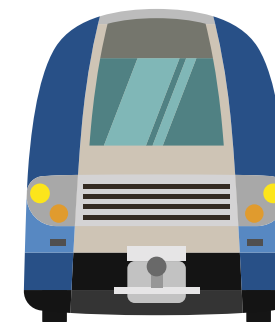
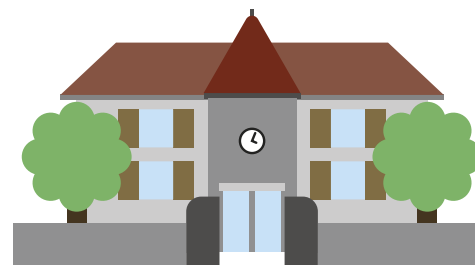
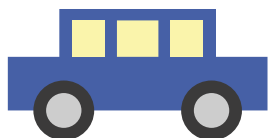
Pour la CALI, concernée par trois gares intégrées au périmètre du SERM (Saint-Sulpice, Vayres et Libourne), ce projet constitue à la fois une opportunité et un défi. Il améliore la connectivité du territoire, notamment pour les flux domicile-travail et invite à repenser les aménagements autour des gares : liaisons douces, stationnements, services de mobilité. Le projet en gare de Libourne en est une première illustration.

Au-delà de Libourne, les gares de la dorsale nord (jusqu'à Coutras) ne sont pas encore incluses dans le dispositif, même si un prolongement a été évoqué. Cette situation appelle à anticiper la complémentarité entre le SERM et les dessertes TER, afin d'assurer une continuité de service pour l'ensemble du territoire.

Au-delà des transports, le SERM est un levier d'aménagement : il peut favoriser la densification maîtrisée autour des gares, limite l'étalement urbain et soutient l'économie locale. Il n'est cependant pas automatique et les élus de la CALI ont un rôle clé à jouer pour articuler transport, urbanisme et attractivité, en veillant à l'équité entre communes desservies et non desservies.

En somme, le SERM n'est pas qu'un projet ferroviaire : c'est une nouvelle façon de penser les mobilités et le développement du Libournais.

3 La gare, outil de la décarbonation des déplacements



Avec le déploiement du projet de SERM et l'objectif national de développement des trains du quotidien, les gares de la CALI peuvent jouer un rôle important dans la décarbonation des déplacements. Il s'agit d'éviter des déplacements en voiture, soit en captant les habitants qui vivent près des arrêts, soit en captant les automobilistes qui font un long trajet en voiture au moins sur une partie de leur parcours.

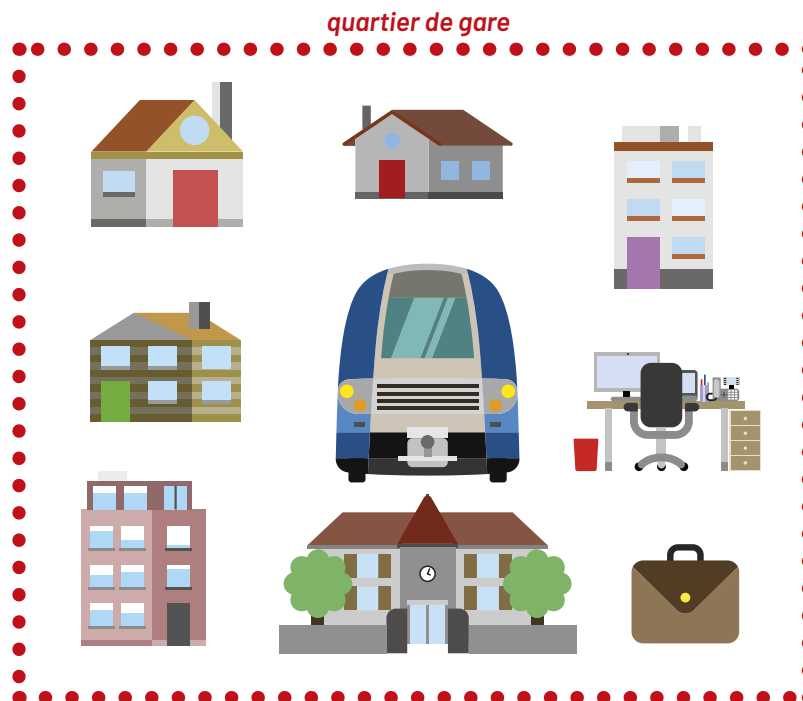
Il faut donc combiner deux modes d'action :

- **le report modal**, c'est-à-dire inciter les usagers à changer leurs habitudes et à passer du tout voiture à des déplacements en train, en bus, à vélo ou en modes partagés.
- **l'intermodalité** : c'est-à-dire rendre possible et facile le fait que lors d'un déplacement, par exemple pour aller au travail, on puisse passer facilement de la voiture au train en se garant dans un parking relais, du vélo au car en garant son vélo dans un abri sécurisé, etc. Il faut donc prévoir des aménagements spécifiques à proximité immédiate de la gare : parking relais, stationnement vélo, arrêts de bus et de cars, cheminements piétons, pistes cyclables...

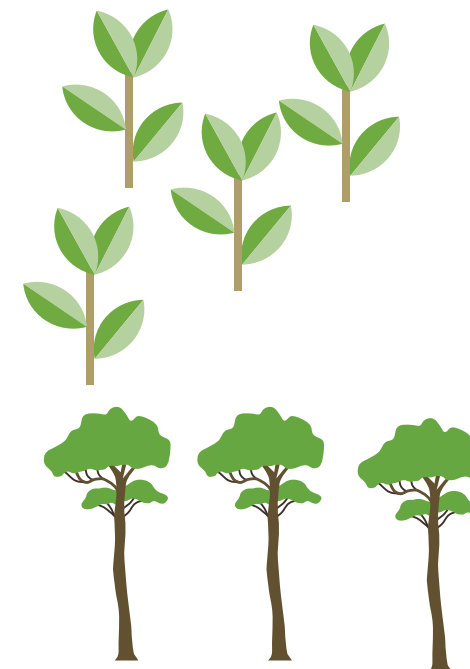
4 La gare, outil de la sobriété foncière



La gare devient un outil de la sobriété foncière : pour protéger et éviter d'artificialiser les espaces naturels, agricoles et forestiers, il faut aujourd'hui être plus sélectif dans le choix des espaces que l'on va bâtir pour l'habitat, pour l'activité économique, pour les équipements publics et privés. Cela signifie prioriser les secteurs à urbaniser ou faire le choix de densifier. Les quartiers de gare, avec leur bonne desserte, sont parmi ceux qui sont souvent les plus indiqués pour prioriser l'urbanisation et la densification.



Pour autant les abords des gares sont souvent déjà des quartiers constitués, plus ou moins denses, avec des logements, des entrepôts, des activités, mais aussi des espaces agricoles et de nature... Autant d'éléments de contexte avec lesquels il faut composer et faire projet. L'espace est ainsi diversement mobilisable pour assurer les besoins : foncier pour aménager un quartier, mais aussi surfaces d'espaces publics disponibles ou à dégager pour intégrer les différentes fonctions liées à l'intermodalité, en premier lieu le stationnement, fonction nécessitant le plus d'espace autour d'une gare.



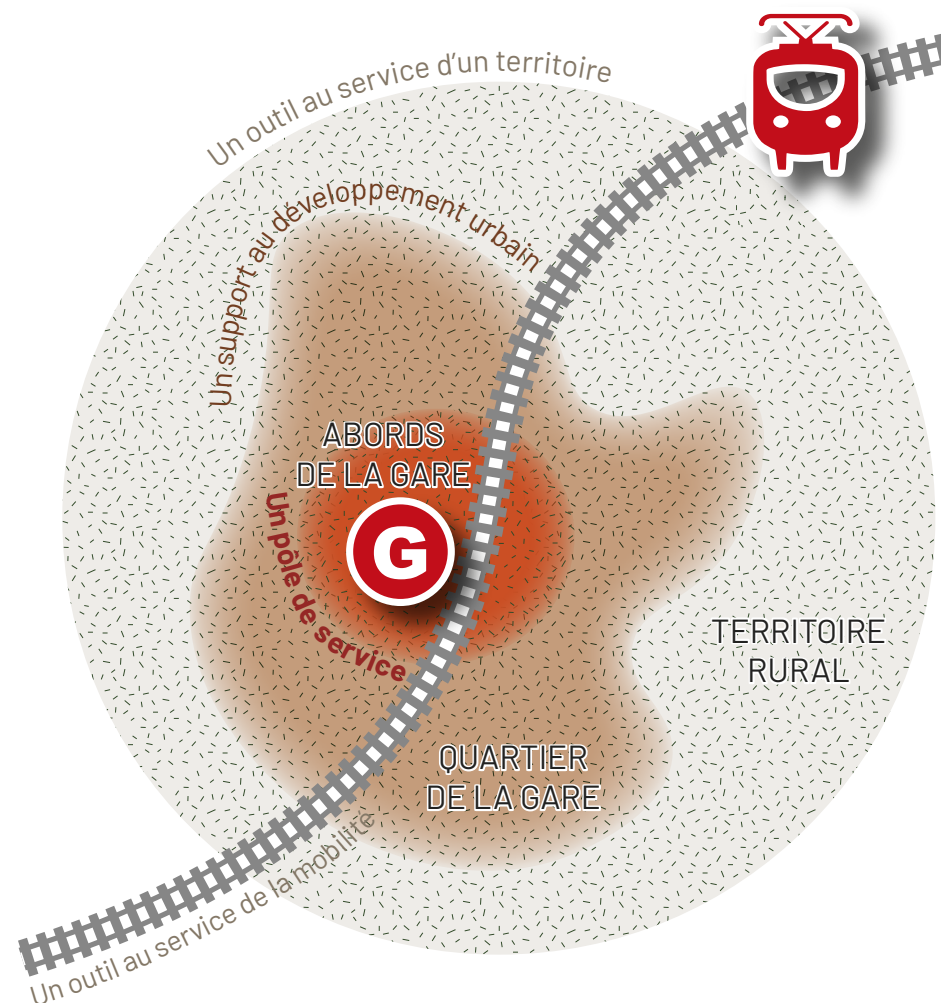
5 Faire projet à partir d'une gare, différents périmètres d'actions

Il n'y a pas de définition unique d'un quartier de gare ni de son périmètre, a fortiori dans les territoires peu denses. La présence d'une gare rayonne au-delà du quartier et de la commune d'implantation, contribuant tour à tour au développement territorial, à la revitalisation urbaine, à l'intensification urbaine et in fine à la qualité de vie dans un territoire.

Trois périmètres sont à distinguer :

- **la gare et ses abords immédiats**, où il est d'abord question d'espaces publics, d'intermodalité et de stationnement mais aussi de services aux voyageurs ;
- **le quartier de la gare**, lieu d'habitat, de travail, de services (commerces, santé...) dans un rayon d'une dizaine de minutes à pied de puis la gare ;
- **le territoire élargi**, lieu d'habitat et d'emplois. Accessible à moins de 25 minutes en voiture, en transports en commun et à vélo, ce territoire de vie nécessite une bonne connexion routière et cyclable à la gare.

Projet d'équipement et d'infrastructures, projet urbain et projet territorial sont les démarches correspondant à ces différentes échelles. Elles doivent fonctionner de manière itérative pour une amélioration globale de la qualité de vie sur le territoire.



6 Faire projet à partir d'une gare, une approche transversale

#Transversalité

La présence d'une gare est donc un atout et un levier pour l'urbanité et le développement territorial. Plusieurs ambitions de projets peuvent être envisagées :

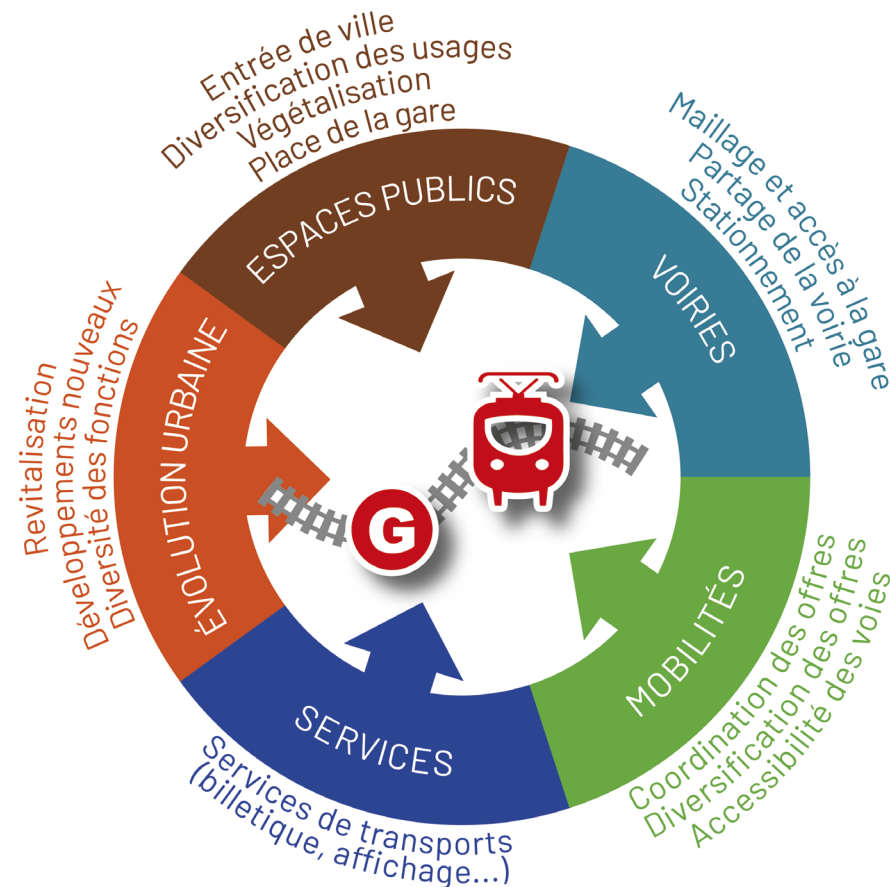
- l'amélioration de l'offre de mobilité d'un territoire et de sa qualité ;
- la valorisation de cette fonction urbaine, par une évolution/re-traitement des abords de la gare (voiries, espaces publics) et le développement de l'offre de services au bénéfice des habitants du bassin de vie ;
- le développement ou le renouvellement du quartier de gare en cohérence avec les besoins du territoire.

Quel que soit le niveau d'ambition, plusieurs thématiques sont à lier dans la démarche de projet à partir d'une gare.

#Intensification urbaine

Quelle que soit la situation de départ du quartier de gare et l'ambition du projet que l'on se fixe, il est toujours question d'intensification :

- des usages ;
- des flux ;
- des interactions sociales ;
- de la densité...



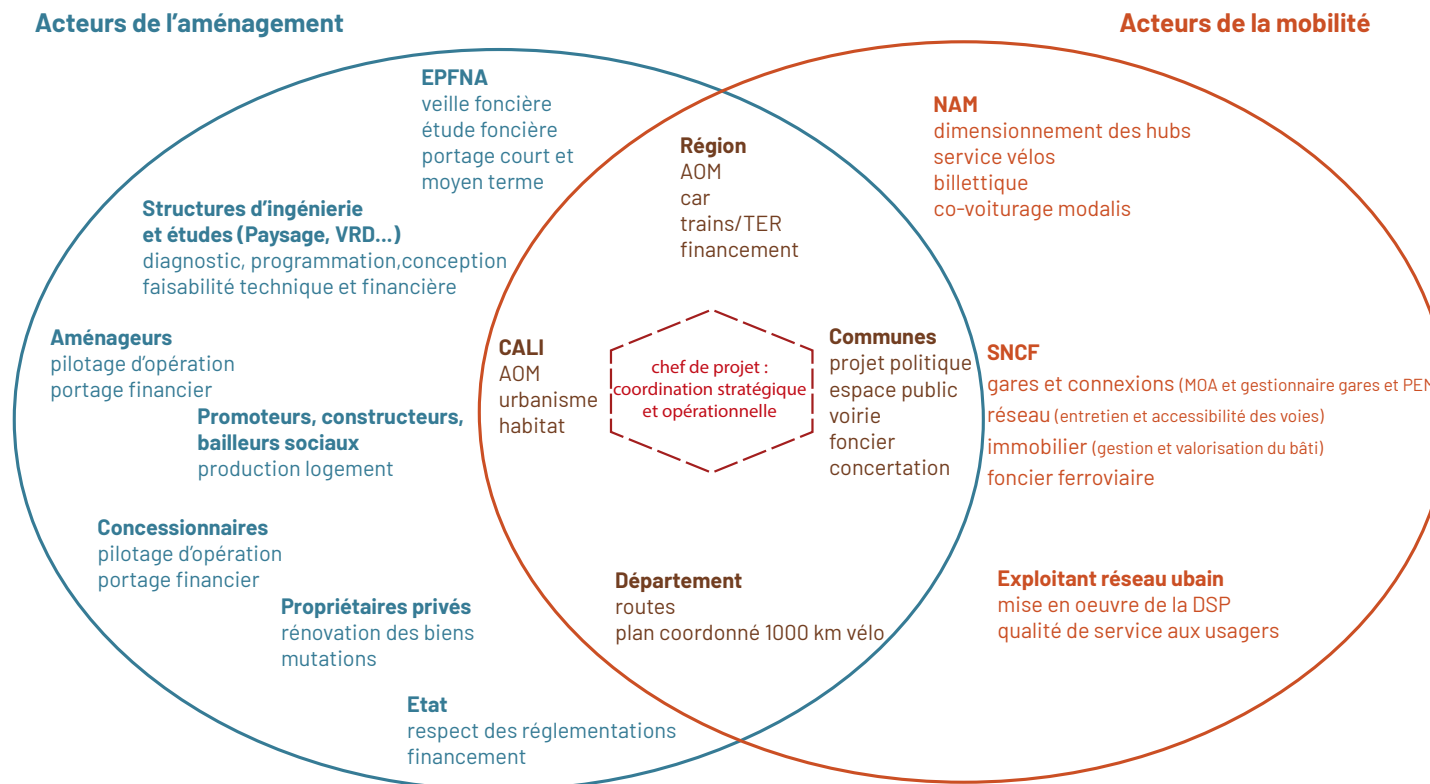
7 Faire projet à partir d'une gare, mobiliser les compétences, réunir les partenaires

Une approche transversale nécessite de mobiliser une diversité de compétences et donc de partenaires pour faire projet :

- ceux déjà présents en raison de leurs activités ou leurs propriétés ;
- ceux à impliquer pour conduire la démarche de projet.

Pour articuler la diversité des compétences au service du projet, un pilotage est indispensable. L'identification d'un chef de projet au sein de la collectivité est nécessaire.

Mobiliser et coordonner les acteurs pour faire projet à partir d'une gare



8 Gares et quartiers de gare de la CALI, diversité des situations

Les gares et leurs environnements immédiats

Les huit gares et haltes de la CALI sont très diverses dans leurs types, l'offre de services qu'elles proposent et les usages qui y sont pratiqués.

Des types de gare différents :

La SNCF distingue **les gares** avec bâtiment et présence d'un service aux voyageurs, **des haltes**, qui constituent des arrêts de voyageurs, avec un service restreint, sans personnel.

- Gares : Libourne, Coutras, Saint-Seurin-sur-l'Isle.
- Haltes : Izon/Saint-Sulpice (hors territoire de la CALI), Vayres, Saint-Denis-de-Pile, Les Églisottes-et-Chalaures, Saint-Médard-de-Guizières.

Des services aux abords des gares qui évoluent :

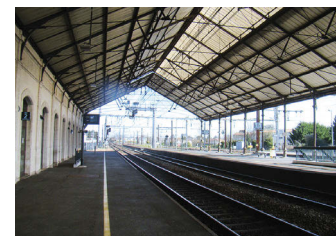
- Renforcement de l'offre multimodale : desserte du réseau Calibus, vélos en libre service, voiture en autopartage à Libourne.
- Développement de services de proximité : lockers colis.
- Abandon ou changement d'usage de certains bâtiments avec l'évolution des fonctions de la gare : halte de Saint-Médard-de-Guizières utilisée en logement, bâtiment inoccupé de la halte de Saint-Seurin-sur-l'Isle.

Des fonctions variées aux abords des gares :

- Mobilités et stationnement sont des fonctions très prégnantes,
- Des activités de loisirs possibles : départ de randonnées pédestres ou cyclables, boulodrome.
- Le commerce en difficulté aux abords immédiats des gares ?



Halte de Saint-Médard-de-Guizières.



Gare de Coutras.



Halte de Les Églisottes-et-Chalaures.



Coutradette desservant la gare de Coutras.



Calivélos à la halte de Saint-Denis-de-Pile.



Abri vélo et locker colis, Gare de Saint-Seurin.



Calibus, Saint-Médard-de-Guizières.



Gare routière de Libourne.



Stationnement à Vayres.



Boulodrome, Saint-Seurin.



Restaurant, Saint-Seurin.



Départ randonnée, Vayres.

L'insertion urbaine des gares et les projets

Des insertions urbaines hétérogènes :

- Gares insérées dans le tissu urbain : Libourne, Coutras, Saint-Seurin-sur-l'Isle, Vayres ;
- Gares déconnectées de la centralité : Saint-Denis-de-Pile, Saint-Sulpice-Izon ;
- Gares en lisière de bourg : Saint-Médard-de-Guizières, Les-Églisottes-et-Chalaures.

Des morphologies urbaines contrastées :

- Des tissus urbains denses : Coutras, Libourne.
- Des tissus résidentiels lâches : à proximité immédiate d'espaces naturels, agricoles ou forestiers : Les Églisottes-et-Chalaures, Vayres, Saint-Denis-de-Pile.

Des perspectives de projets hétérogènes :

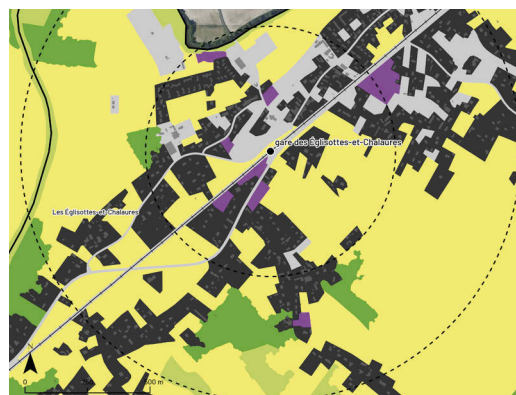
- Pôle d'échange multimodal de Libourne en cours de création,
- Hubs de mobilités (de connexion) en cours de conception à Saint-Médard-de-Guizières, Saint-Denis-de-Pile, Vayres, Coutras et à Saint-Seurin-sur-l'Isle (rabattement),
- Aménagement des voiries pour les mobilités douces et la valorisation du cadre de vie à Izon,
- ...



Abords de la gare, Vayres.



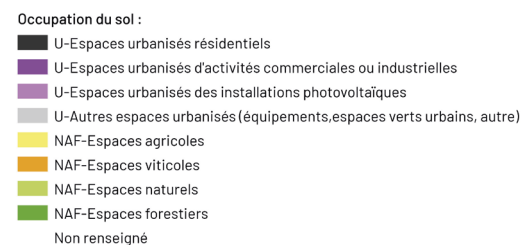
Abords de la gare, Coutras.



Occupation du sol, périmètre d'1km autour de la gare des Églisottes-et-Chalaures.



Occupation du sol, périmètre d'1km autour de la gare de Libourne.



PARTIE 2

La dorsale ferroviaire de la CALI, axe structurant pour le développement du territoire

1. Une dorsale ferroviaire mais aussi routière structure le territoire	p.14
2. Les communes dotées d'une gare concentrent les deux tiers de la population de la CALI	p.15
3. Les communes dotées d'une gare concentrent l'emploi local	p.16
4. Une offre de transports collectifs étoffée	p.17
5. Des gares de plus en plus fréquentées	p.18
6. Des gares accessibles, à pied, à vélo, en voiture	p.19
7. Une stratégie d'aménagement qui s'appuie sur les gares	p.20
8. Les communes dotées d'une gare, locomotives du développement territorial	p.21
9. En synthèse	p.22

1 Une dorsale ferroviaire mais aussi routière structure le territoire

Irrigant le territoire vers Bordeaux, Angoulême et Périgueux, les axes ferroviaires traversent 14 communes de la CALI, dont 8 sont desservies par une gare ou une halte.

Cette dorsale ferroviaire assure un maillage optimal du territoire, tout point de celui-ci se trouvant à moins de 15 minutes en voiture d'une gare.

Cette dorsale ferroviaire, qui s'inscrit dans les vallées du territoire (Isle, Dordogne, Dronne) est doublée de grandes infrastructures routières (A 89, N89, D 1089, D 674), qui structurent le territoire.

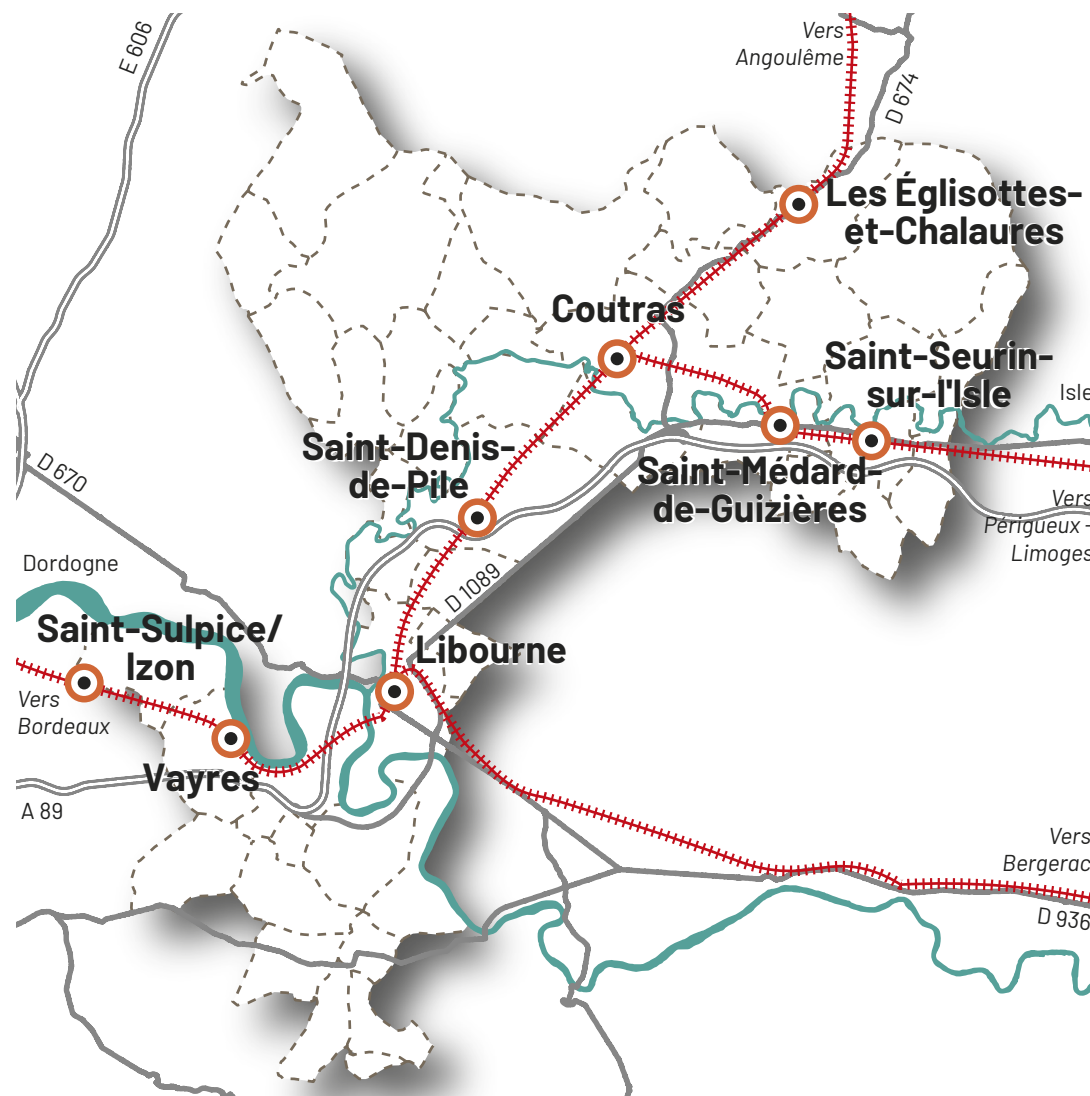
L'usage de l'automobile reste largement dominant dans le fonctionnement territorial puisque :

- 88,1 % des ménages équipés d'au moins un véhicule (Insee 2021), un taux supérieur à celui observé à l'échelle départementale (84 %).
- 83,3 % des actifs de plus de 15 ans résidant dans la CALI utilisent une voiture, un camion ou une fourgonnette pour se rendre au travail
- Seuls 5,4 % des actifs de plus de 15 ans utilisent les transports en commun.

S'appuyer sur l'évolution de la desserte dans le cadre du SERM (qui concerne trois gares du territoire) mais aussi sur le potentiel du transport ferroviaire en matière de décarbonation des déplacements, et des gares en matière d'intensification ou de revitalisation urbaine, constitue un enjeu important.

« À des degrés divers et selon des niveaux de réflexion à adapter, les quartiers de gare devront constituer des outils d'intensification et de diversification du projet urbain. » (PADD du PLUI arrêté).

« Il s'agit de s'appuyer sur cette armature pour dynamiser les quartiers de gare trop longtemps délaissés. » (PADD du PLUI arrêté).



Dorsale ferroviaire et routière de la CALI, a-urba. .

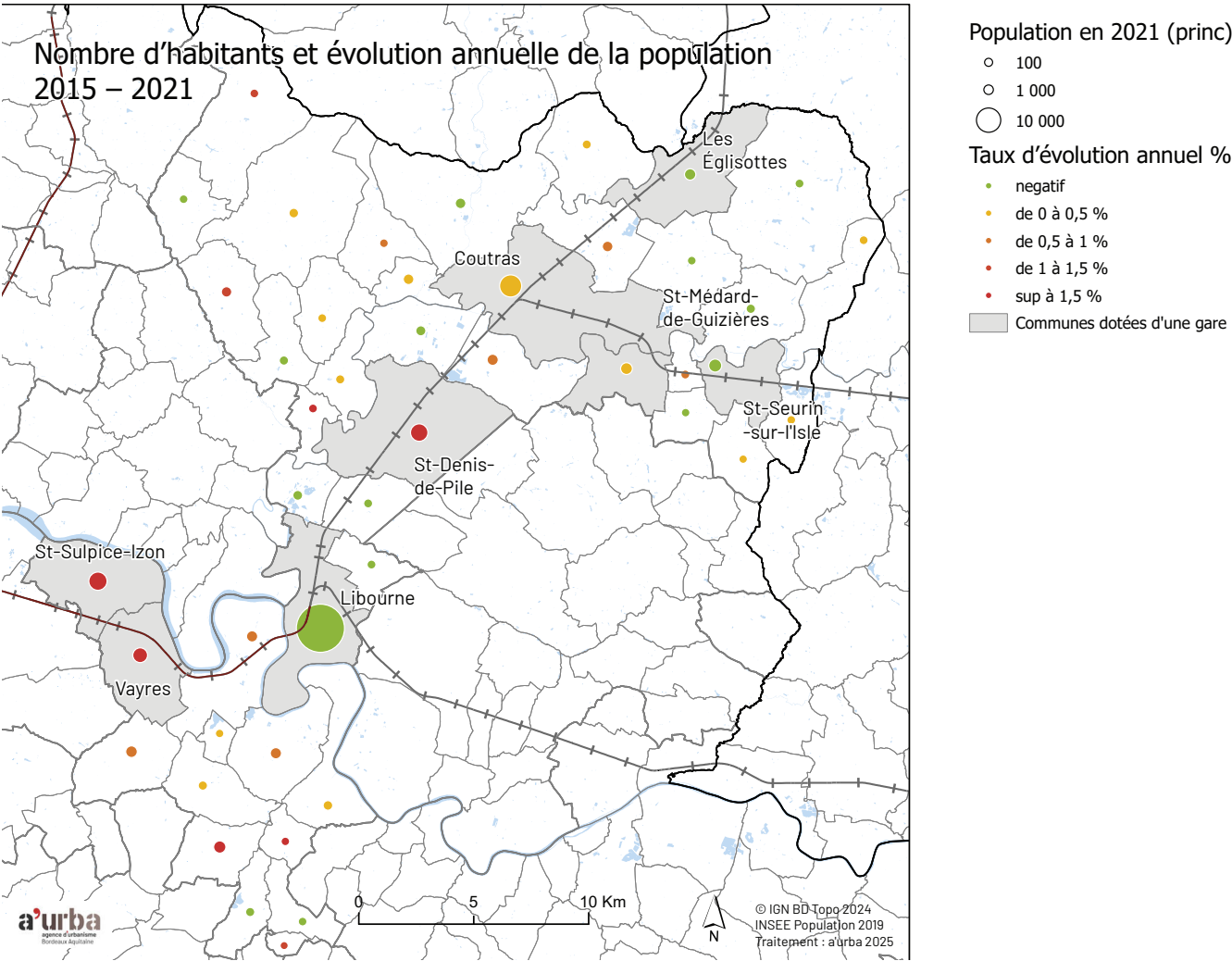
2 Les communes dotées d'une gare concentrent les deux tiers de la population de la CALI

En terme de démographie, le diagnostic du PLUI-HD met en exergue à l'échelle de la CALI :

- l'attractivité du territoire depuis 1968 avec un ralentissement de la croissance sur la période 2015-2021(+0,4%/an)
- Un vieillissement de la population et une attractivité du territoire pour les retraités.
- Une hausse du nombre d'actifs.

Avec 57 253 habitants au 1^{er} janvier 2021(Insee), les huit communes dotées d'une gare concentrent les deux tiers des habitants de la CALI (92 605 au 1^{er} janvier 2021). Les situations et les évolutions sont largement contrastées entre ces communes.

	nb habitants 2021	évolution démographique annuelle 2015/21	dont solde migratoire annuelle 2015/21
Coutras	8 669	0.2%	0.6%
Libourne	24 557	- 0.2%	- 0.3%
St-Denis-de-Pile	5 816	1.6%	1.5%
St-Médard-de-G.	2 389	0%	- 0.1%
St-Seurin-sur-l'I.	3 151	- 0.1%	0.5%
Izon	6 320	2.1%	1.5%
Vayres	4 204	1.9%	1.4%
Les Églisottes	2 147	- 0.2%	0%
CALI	92 605	0.4%	0.3%



3 Les communes dotées d'une gare concentrent l'emploi local

Sur le plan économique le diagnostic du PLUI-HD souligne la dynamique positive du territoire :

- 2^e pôle économique du département avec 35 279 emplois à l'échelle de la CALI
- une croissance du nombre d'emplois : + 2 320 emplois entre 2015-2021 (Insee), mais qui reste plus limitée que sur les autres territoires (Bordeaux Métropole, Rives de la Laurence,...).
- Une dynamique d'attractivité qui concerne d'abord le sud du territoire, portée par Libourne.
- Une dynamique de l'emploi à proximité des axes routiers, notamment N89.

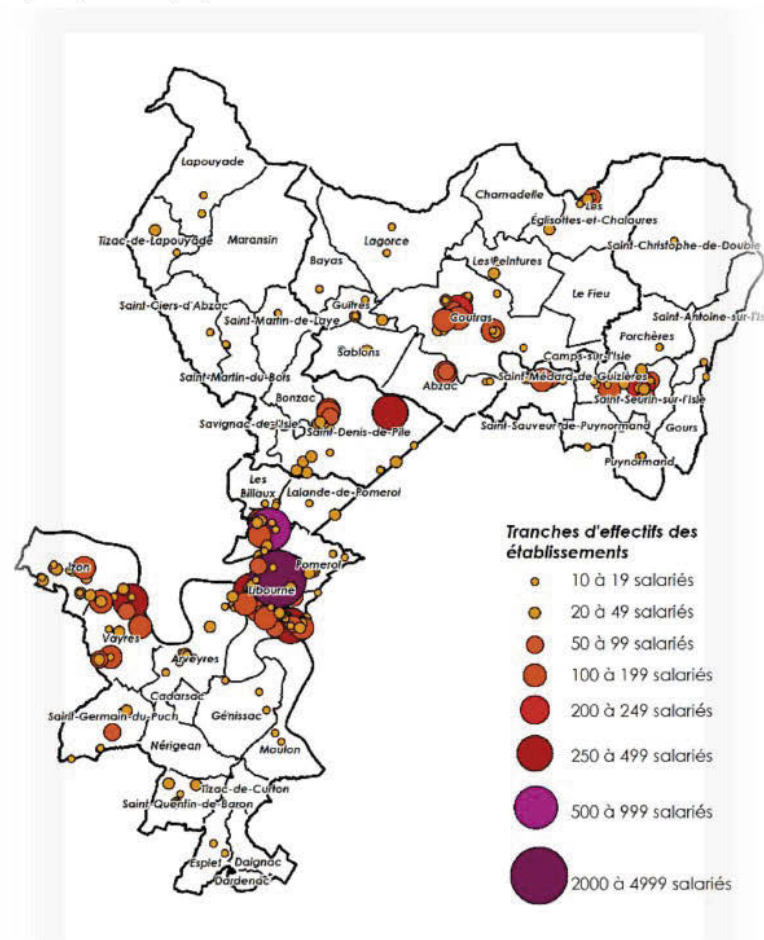
Avec 27 855 emplois (Insee 2021), les huit communes dotées d'une gare concentrent 81% des emplois de la CALI (34 389, Insee 21). 14 Zones d'Activités Économiques (ZAE) maillent le territoire, dont 11 sont situées dans les communes dotées d'une gare.

Libourne est la locomotive économique du territoire, avec de gros employeurs tels que le Centre Hospitalier Robert Boulin ou Ceva Santé Animale.

Si l'attractivité économique est forte à Libourne, Izon, Vayres, Saint-Médard et Saint-Denis de Pile, une stabilité (ou légère baisse) de l'emploi à Coutras, Les Églisottes et Saint-Seurin-sur-l'Isle est observée (Insee).

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 : diagnostic, projet de PLUI-HD, février 2025.

4 Une offre en transports collectifs étoffée

La CALI a développé une offre de transports collectifs gratuite (sauf TPMR) et couvrant la majorité du territoire. Ainsi, trois quarts de la population habitent à moins de 300 mètres d'une ligne ou d'un point d'arrêt du réseau.

L'offre diversifiée - un réseau urbain, un réseau non-urbain, des navettes urbaines (Libourne, Coutras), un service de desserte en transport de proximité à la demande, un service réservé aux PMR, PSH et personnes âgées - permet de conjuguer besoins des habitants et contraintes du territoire.

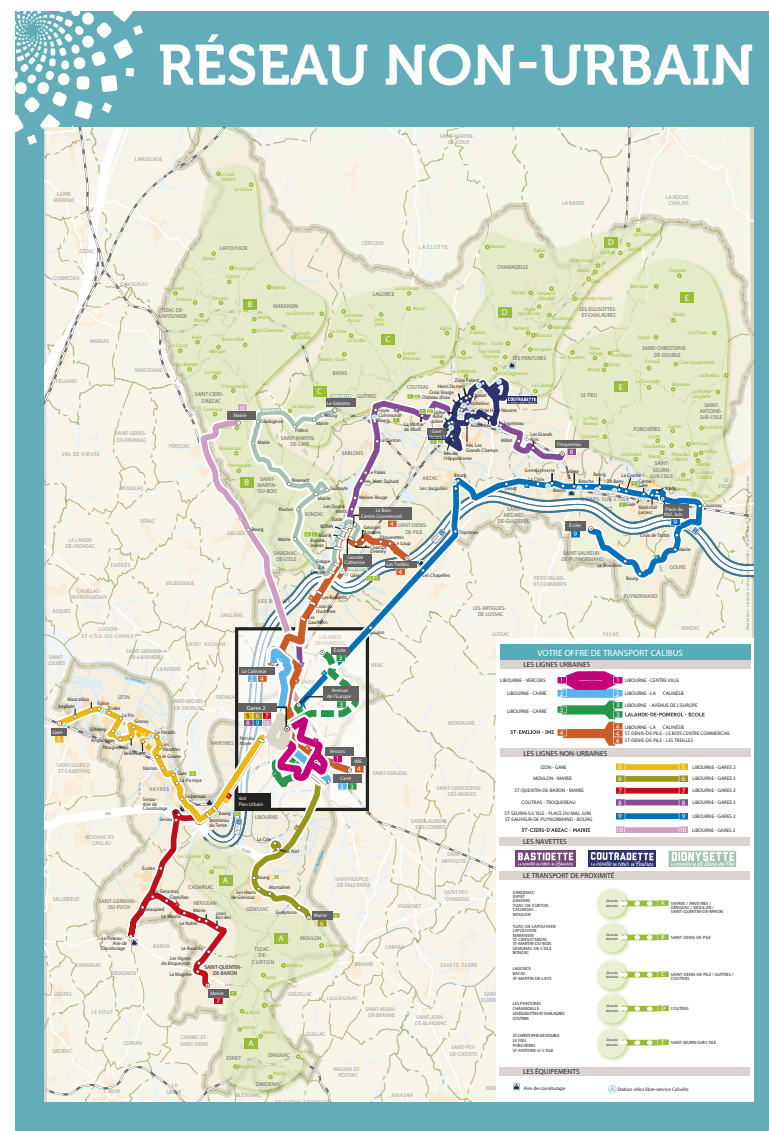
De fait, le taux de couverture est très élevé :

- 69 000 habitants résidents à moins de 300 m d'un point d'arrêt (plus de 3/4 des habitants de la CALI),
- 33 500 habitants sont desservis par une ligne urbaine
- 25 500 habitants sont desservis par une ligne non-urbaine
- 11 900 habitants sont desservis par le TAD
- les personnes à mobilité réduite ou de plus de 75 ans sont desservies par le TPMR.

Le frein principal est le temps de trajet souvent plus long qu'en voiture.

Le réseau de transport public routier régional est centré sur la gare de Libourne. Douze lignes interurbaines desservent le territoire, sauf le nord de la CALI. Les temps de parcours longs restent un frein.

Les gares constituent des points d'intermodalité, avec des degrés d'intensité différents : trains, réseau de bus de la CALI, réseau de bus régional et offre de mobilités actives (Calivélo) y convergent.



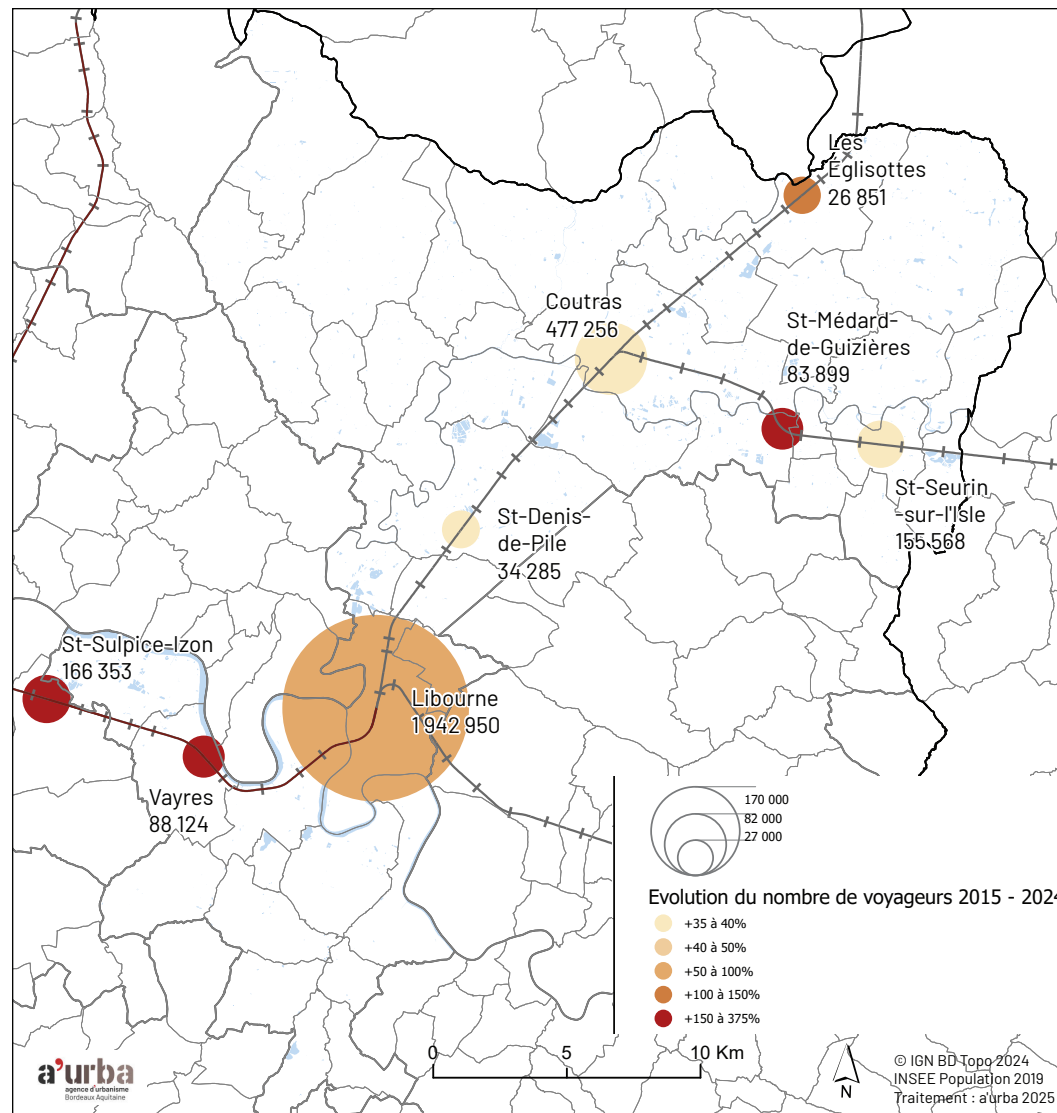
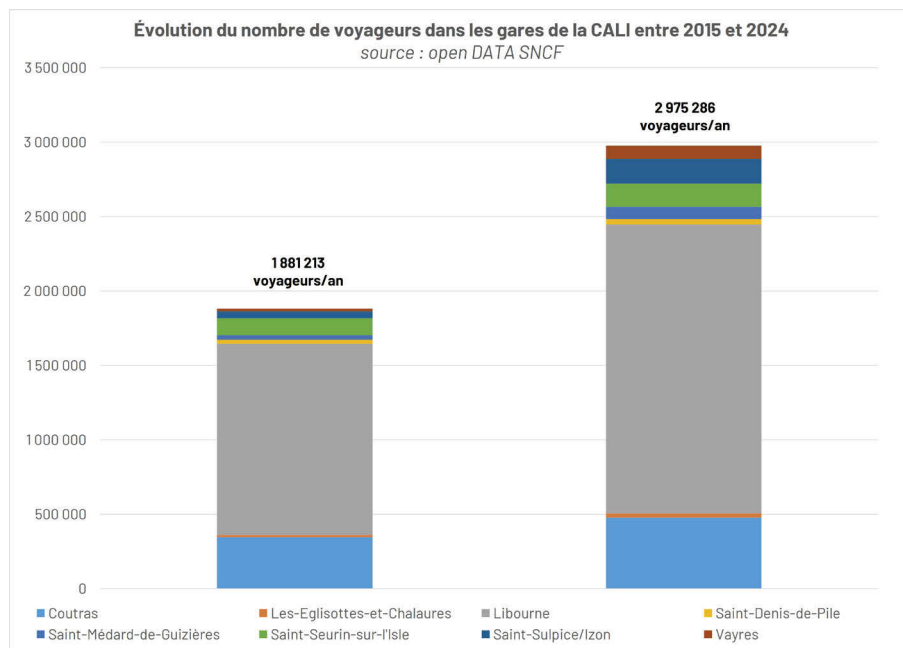
Source : diagnostic, projet de PLUI-HD, février 2025.

5 Des gares de plus en plus fréquentées

À l'échelle des 8 gares de la CALI, on dénombre environ 2 975 000 voyageurs en 2024 contre environ 1 900 000 en 2015, soit une augmentation de 58% en 9 ans.

La gare de Libourne porte l'essentiel de cette hausse, mais toutes les gares sont concernées par une augmentation du nombre de voyageurs annuels entre 2015 et 2024 avec des augmentations particulièrement fortes dans les communes péri-métropolitaines, concernées par le SERM :

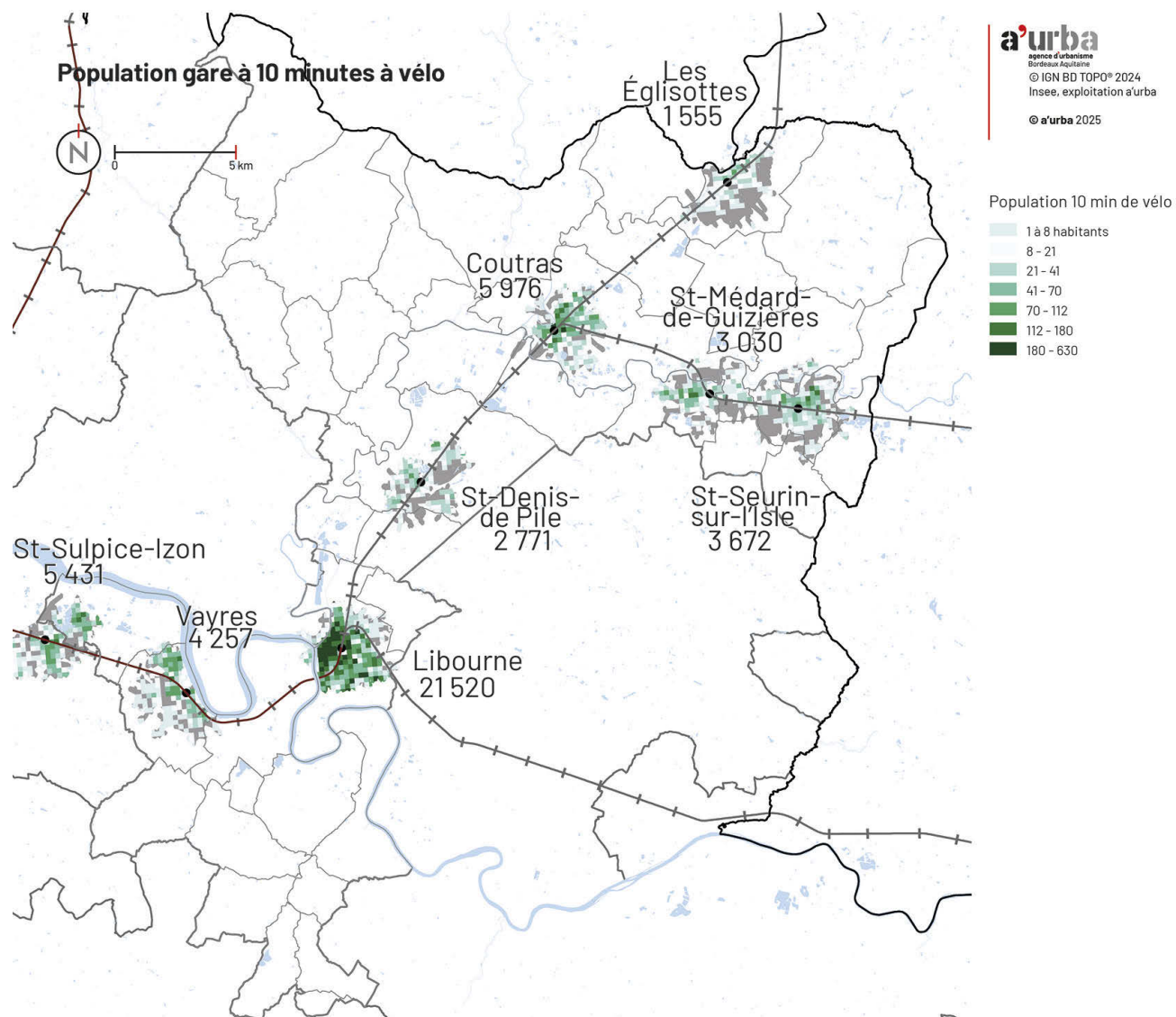
- Vayres : 88 124 voyageurs en 2024 contre 18 700 en 2015 (+ 372 %)
- Saint-Sulpice/Izon : 166 353 voyageurs en 2024 contre 46 800 en 2015 (+ 255%).



6 Des gares accessibles, à pied, en vélo ou en voiture

À partir de chaque gare, l'aire isochrone à 10 minutes en vélo a été réalisée. En croisant avec les données INSEE, il est estimé que plus de 48 000 habitants sont à 10 minutes maximum en vélo d'une gare, soit 52 % de la population totale de la CALI (92 605 habitants, Insee 2021).

L'accessibilité en voiture est totale : tout le territoire est à moins de 15 minutes en voiture d'une gare.



7 Une stratégie d'aménagement qui s'appuie sur les gares et leurs potentiels

Le PADD du projet de PLUI-HD poursuit trois ambitions :

- Renouer avec les composantes fondamentales de l'environnement,
- Repenser l'attractivité démographique et résidentielle du territoire,
- Conforter et équilibrer les bassins de vie et d'emploi du territoire.

La politique de mobilité joue un rôle important pour accompagner le développement équilibré du territoire en visant notamment :

- l'accompagnement au développement de quartiers de gares multimodales notamment à Libourne, Coutras, et Saint-Médard de Guizières.
- le développement de pôles d'échanges multimodaux dans les territoires ruraux, permettant un plus grand maillage territorial,
- l'amélioration des rabattements vers les gares (réseau CALIBUS, réseau cyclable, offre de stationnement)
- l'étude de l'opportunité de l'extension du RER métropolitain, au-delà de Libourne.

Quant aux gares, leurs évolutions sont d'abord envisagées sous l'angle des mobilités : renforcement de l'intermodalité, réorganisation des rabattements vers les gares ferroviaires, développement d'une offre de stationnement cyclable capacitaire et qualitative... Leurs quartiers sont identifiés pour devenir des outils d'intensification. Le principe général est posé, certains outils réglementaires mobilisés (OAP secteur gare) mais un dispositif opérationnel reste à mettre en oeuvre.

3- Conforter et équilibrer les bassins de vie et d'emplois du territoire



Source : PADD, projet de PLUI-HD, février 2025.

8 Les communes dotées d'une gare, locomotives du développement résidentiel

Les huit communes dotées d'une gare, en cohérence avec leur poids démographique au sein de l'agglomération, assurent une part prépondérante du développement résidentiel local. 60 % des objectifs de production de logements du POA sont ainsi portés par ces communes.

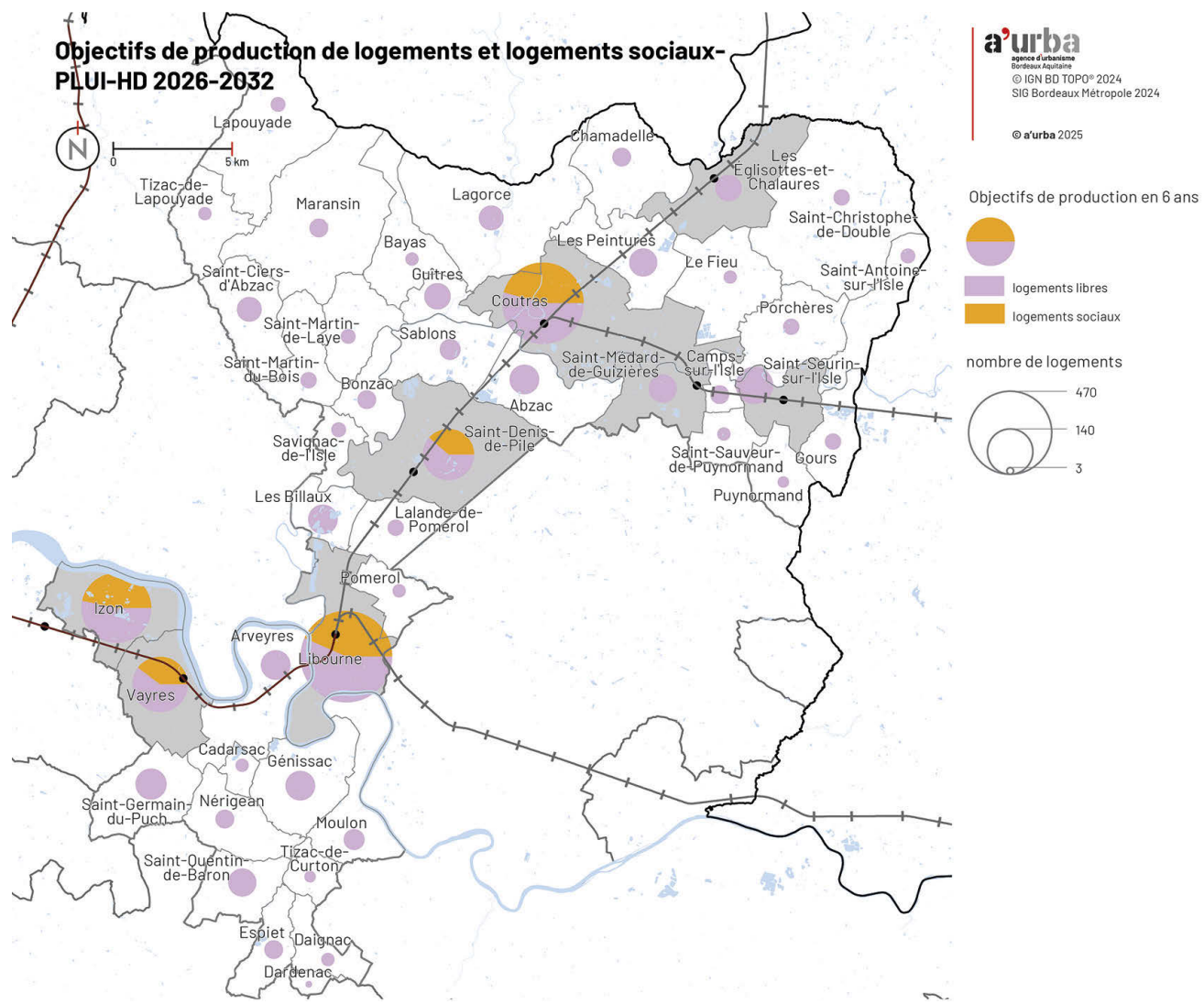
Pour certaines communes (Izon, Vayres et Libourne notamment), il s'agit de poursuivre un développement résidentiel soutenu, tandis que pour d'autres, en particulier Coutras, il est question d'intensifier la production de logements.

Cinq des huit communes sont concernées par la loi SRU et doivent, à ce titre, produire du logement social en fonction des objectifs de rattrapage.

Ces communes sont attractives, comme en témoignent l'évolution des prix de vente des maisons, particulièrement à Libourne, St-Denis-de-Pile et Izon.

	Prix médian des maisons au m² (2023) à la commune	évolution des prix médians au m² d'une maison entre 2016 et 2023	
		Commune	1 km autour de la gare
Coutras	1892 €	+ 37 %	+ 29 %
Les Églisottes	1442 €	+ 11 %	NC
Libourne	2 776 €	+ 65 %	+ 67 %
Izon	2 962 €	+ 41 %	NC
St-Denis-de-Pile	2 223 €	+ 54 %	NC
St-Médard-de-G.	1600 €	+ 44 %	+ 39 %
St-Seurin-sur-l'I.	1835 €	+ 34 %	+ 37 %
Vayres	2 400 €	+ 31 %	+ 38 %
CALI	2 159 €	+ 40 %	

Source : données DVF, 2016-2023.



8 En synthèse

Un réseau ferroviaire maillé et stratégique pour l'évolution du territoire

Les communes dotées d'une gare, moteurs des évolutions économiques et résidentielles pour le territoire

Une stratégie territoriale inscrite dans les documents de planification, qui s'appuie sur ces potentialités

L'enjeu aujourd'hui : passer de la stratégie d'aménagement du territoire à la définition et à la mise en oeuvre de projets urbains adaptés à chaque commune.

PARTIE 3

Les gares et leurs quartiers sur le territoire de la CALI : typologie et enjeux

- | | |
|---|------|
| 1. Typologie de communes dotées d'une gare | p.24 |
| 2. Hétérogénéité des dessertes, fréquentations et évolutions pour les huit gares de la CALI | p.25 |
| 3. En synthèse | p.26 |

1 Typologie de communes dotées d'une gare

1. Libourne et Coutras : quartiers de gares urbains



des communes comptant entre 8 700 et 24 600 habitants.



croissance démographique inférieure à 0,20 % par an (2015-2021).



part d'ENAF dans le périmètre de 500 m autour de la gare inférieure à 15 %.

2. Saint-Sulpice/Izon, Saint-Denis-de-Pile, Vayres : gares de communes périurbaines en croissance



des communes comptant entre 4 000 et 6 000 habitants.



croissance démographique supérieure à 1,6 % par an (2015-2021).



part d'ENAF dans le périmètre de 500 m autour de la gare : entre 35 et 60 %.

3. Saint-Médard-de-Guizières, Saint-Seurin-sur-l'Isle, les Églisottes-et-Chalaures : gares de pôles de proximité



des communes comptant entre 2 100 et 3 200 habitants.



croissance démographique nulle ou négative (2015-2021).



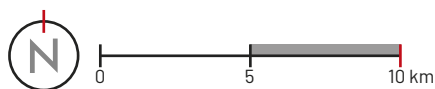
part d'ENAF dans le périmètre de 500 m autour de la gare : entre 20 et 41 %.

2 Hétérogénéité des dessertes, fréquentations et évolutions pour les huit stations de la CALI

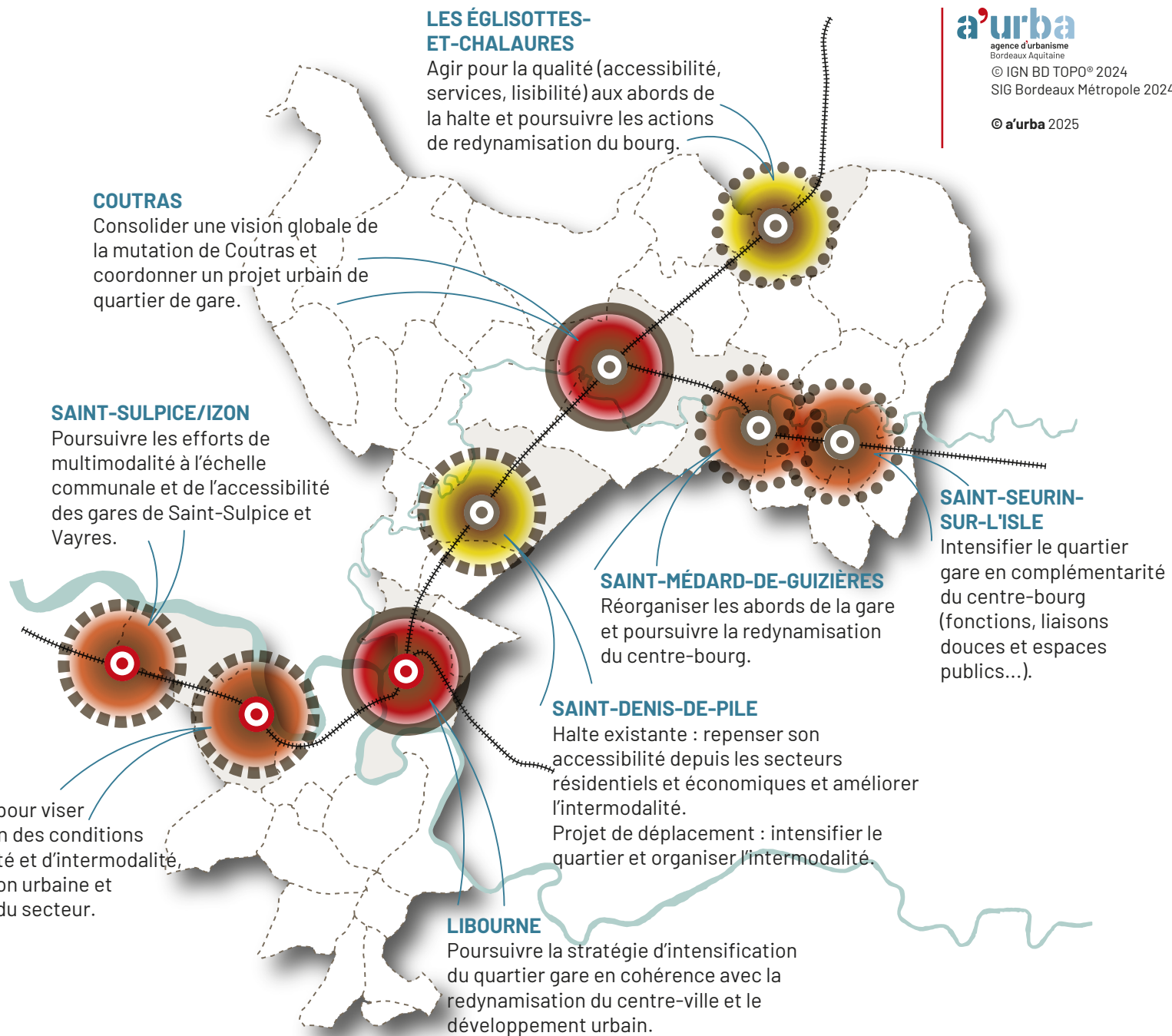
		nombre de trains/jour (2023)	temps de trajet en minutes	nombre de voyageurs (2024)	moyenne du nombre de voyageurs/jour (2024)*	évolution du nbre de voyageurs/jour (2015-2024)	niveau d'attractivité de la gare
Quartiers de gare urbains	Libourne (SERM)	132	depuis : BORDEAUX entre 23 et 36 0 10 min 20 30 40 50	1942 950	5 323	+ 51%	gare à l'attractivité stratégique
	Coutras	61	depuis : BORDEAUX entre 32 et 47 0 10 min 20 30 40 50 LIBOURNE entre 8 et 12 0 10 min 20 30 40 50	477 256	1 308	+ 38%	gare à l'attractivité stratégique
Gares de communes périurbaines en croissance	St-Sulpice/Izon (SERM)	43	depuis : BORDEAUX entre 23 et 25 0 10 min 20 30 40 50 LIBOURNE entre 12 et 14 0 10 min 20 30 40 50	166 353	456	+255%	gare à l'attractivité consolidée
	Vayres (SERM)	43	depuis : BORDEAUX entre 28 et 30 0 10 min 20 30 40 50 LIBOURNE entre 8 0 10 min 20 30 40 50	88 124	241	+372%	gare à l'attractivité consolidée
	St-Denis-de-Pile	17	depuis : BORDEAUX entre 29 et 40 0 10 min 20 30 40 50 LIBOURNE entre 5 0 10 min 20 30 40 50	34 285	94	+ 37%	gare à l'attractivité en progression
Gares de pôles de proximité	St-Médard-de-Guizières	32	depuis : BORDEAUX entre 38 et 49 0 10 min 20 30 40 50 LIBOURNE entre 14 et 19 0 10 min 20 30 40 50	83 899	230	+167%	gare à l'attractivité consolidée
	St-Seurin-sur-l'Isle	33	depuis : BORDEAUX entre 39 et 53 0 10 min 20 30 40 50 LIBOURNE entre 16 et 23 0 10 min 20 30 40 50	155 568	426	+37%	gare à l'attractivité consolidée
	Les Églisottes-et-Chalaures	11	depuis : BORDEAUX entre 41 et 45 0 10 min 20 30 40 50 LIBOURNE entre 17 et 19 0 10 min 20 30 40 50	26 851	74	+110%	gare à l'attractivité en progression

*volume annuel/365 jours.

3 En synthèse



-  Gare sur le tracé du SERM
-  Quartier de gare urbain
-  Gare de commune périurbaine en croissance
-  Gare de polarité de proximité
-  Gare à l'attractivité stratégique
-  Gare à l'attractivité consolidée
-  Gare à l'attractivité en progression



PARTIE 4

Priorités d'actions pour la CALI

**Piloter et réunir les conditions
préalables aux projets**

p 31

**Organiser l'intermodalité au
niveau des gares**

p 32

**Programmer logements et
activités dans les quartiers de
gares**

p 33

**Mobiliser les outils
de planification et de
l'aménagement de façon
différenciée selon les
communes et en intégrant le
temps long**
p34

1 Piloter et réunir les conditions préalables aux projets

1. Se doter d'une ingénierie dédiée aux quartiers de gare à l'échelle de la CALI

L'un des enjeux est de parvenir à inciter les communes à faire projet à partir de la gare. Pour ce faire, une ingénierie dédiée est à proposer.

À l'image de l'appui en ingénierie apportée par un chef de projet Petites Villes de Demain mutualisé à l'échelle intercommunale, un chef de projet dédié aurait pour missions de :

- piloter la stratégie globale et animer les cellules techniques et partenariales ;
- poursuivre le travail de mise en commun et de pédagogie auprès des communes ;
- appuyer les communes dans leurs démarches de projet, de l'élaboration à la mise en oeuvre opérationnelle.

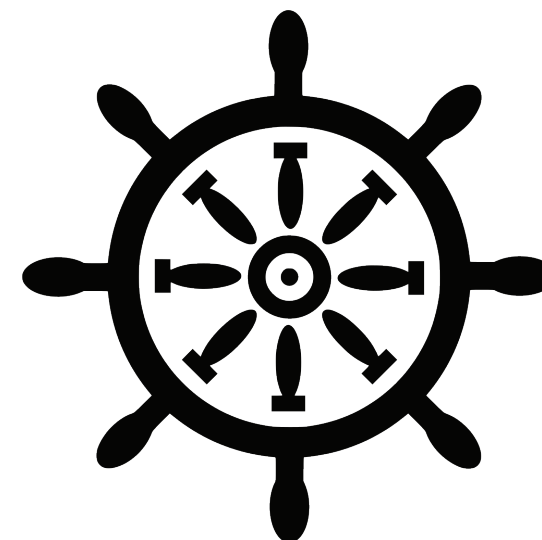
2. Installer une gouvernance de projet aux différentes échelles

À l'échelle intercommunale, mettre en place une gouvernance de projet associant les communes concernées, les 3 directions de la SNCF, la Région, NAM, l'EPFNA (...). Cette gouvernance pourra utilement associer aménageurs, bailleurs sociaux également.

À l'échelle communale, créer les conditions de réussite des démarches en s'organisant en mode projet également.

3. Maintenir et améliorer l'offre de mobilité ferroviaire

Dialoguer avec la Région et les trois directions de la SNCF (Gares et Connexions, SNCF Immobilier, SNCF Réseau) pour garantir une offre de service de qualité en termes de desserte, de confort en gare et de services.



2 Organiser l'intermodalité au niveau des gares

Si l'intermodalité est déjà renforcée au niveau des quartiers de gares, des améliorations sont possibles, notamment pour une meilleure cohabitation des usages de la voirie et de l'espace public et également pour anticiper de nouveaux besoins. A travers un panel d'actions, l'objectif est d'offrir des portes d'entrée du territoire qualitatives aux usagers et aux habitants et de favoriser une mobilité durable.

1. Éclairer l'origine des voyageurs en gare et leurs modes de déplacement pour dimensionner l'offre en stationnement et les besoins de mobilités douces

Connaitre le lieu d'origine et le mode de déplacement jusqu'à la gare des voyageurs qui la fréquentent quotidiennement est nécessaire pour affiner le dimensionnement des offres de mobilité et leur impact spatial. La SNCF peut conduire ce type d'étude (à l'image de celle réalisée à Libourne), la collectivité peut aussi s'en saisir.

2. Piloter le développement de l'offre de stationnement à l'échelle communautaire

Dimensionner correctement l'offre de stationnement est essentiel pour les voyageurs (service rendu) comme pour la qualité urbaine. L'étude précitée y contribuera.

Le financement de la réalisation des parkings dépasse la seule logique communale puisqu'ils contribuent à l'accueil des voyageurs des communes alentours.

Enfin, l'insertion paysagère des parkings de gares est à réfléchir dans le cadre d'un plan-guide, projet d'aménagement de la gare,...

3. Améliorer l'accessibilité en modes actifs aux gares

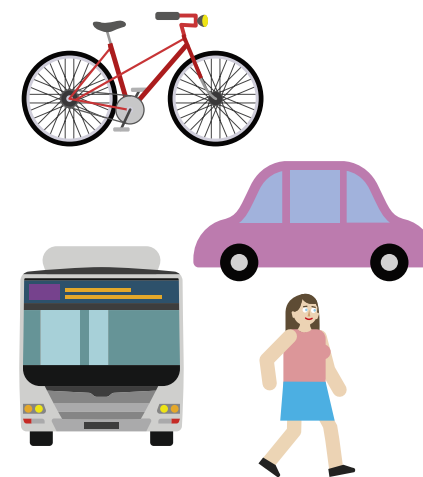
Une compétence «voirie et mobilité active» qui reste communale, mais une attention particulière des liaisons douces aux gares, dans le cadre du schéma intercommunal des mobilités actives.

Une complémentarité à développer avec les services vélo de NAM (stationnement, location courte et longue durée).

4. Aménager des espaces publics de qualité aux abords des gares

Le renforcement de l'offre de services de mobilité (déploiement des hubs de mobilité) est à accompagner d'un traitement qualitatif des espaces publics aux abords des gares : clarification des espaces de circulation piétonne, végétalisation, abris et espaces d'attente...

Au regard des enjeux d'intermodalité, de traitement d'espaces publics et de réaménagement urbain, la mise en place d'une démarche de PEM à Coutras serait à envisager. À Saint-Denis-de-Pile, Vayres, Saint-Seurin-sur-l'Isle, Saint-Médard-de-Guizières, le déploiement des hubs de mobilité est l'occasion d'approfondir le traitement de l'espace public.



3 Programmer logements et activités dans les quartiers gares

Si l'amélioration de l'intermodalité et des espaces publics est un enjeu commun à toutes les communes, la programmation habitat/activités s'y appréhende différemment.

1. Intervenir sur le centre-ancien des bourgs en complémentarité ou préalablement au développement d'une offre neuve aux abords des gares

- Pour les communes « pôles de proximité », l'enjeu urbain porte d'abord sur la centralité à revitaliser ou conforter, avec une action sur l'amélioration de l'habitat et le maintien d'une offre commerciale et d'activité dans le tissu. C'est le cas pour Saint-Médard, Saint-Seurin et les Églisottes-et-Chalaures. À Vayres, l'amélioration de l'existant avenue de Libourne est un axe de travail.

2. L'intensification urbaine aux abords des gares : un sujet ponctuel

- À Saint-Denis-de-Pile, l'évolution des formes urbaines aux abords de la gare serait à intégrer au projet de relocalisation.
- À Coutras, l'enjeu est pris en compte et implique une vision d'ensemble du secteur.
- À Libourne, l'intensification urbaine fait l'objet d'études complémentaires.

3. Une opportunité pour développer certaines activités : offre de santé et de services, loisirs ...

- Des projets sont en cours à Saint-Seurin-sur-l'Isle, d'autres opportunités sont à travailler à Coutras, à Vayres notamment.



4 Mobiliser les outils de la planification et de l'aménagement de façon différenciée selon les communes et en intégrant le temps long

1. Élaborer des plans-guides à l'échelle des quartiers de gare pour structurer le projet spatial et la feuille de route

Les différents axes précisés préalablement méritent d'être mis en musique dans une réflexion programmatique, en particulier pour les communes de **Coutras et Vayres**. Cette démarche doit permettre de définir l'ambition programmatique, de phaser les interventions dans le temps et d'identifier outils et actions à mener.

2. Réaliser des réserves foncières de long terme

Si certaines communes doivent agir rapidement au regard de la hausse de fréquentation de leurs gares et des objectifs de développement résidentiel notamment, pour d'autres, en particulier **Saint-Médard-de-Guizières, Saint-Denis-de-Pile voire les Églisottes** la constitution de réserves foncières aux abords des gares à long terme pourrait être un levier demain pour accompagner le développement de l'usage du train.



5 Synthèse des orientations prioritaires par commune

	Réunir les conditions préalables à l'intensification à partir de la gare	Organiser l'intermodalité au niveau de la gare	Programmer logements et activités dans le quartier de gare	Mobiliser les outils de la planification et de l'aménagement et intégrer le temps long
Libourne (SERM)	réalisé	en cours	++	++
Coutras	++	++	++	++
Saint-Sulpice/Izon (SERM)	+	++	-	+
Vayres (SERM)	++	++	+	+
Saint-Denis-de-Pile	+	++	-	-
Saint-Médard-de-Guizières	+	++	-	++
Saint-Seurin-sur-l'Isle	+	+	+	+
Les Églisottes-et-Chalaures	-	+	-	-

Annexes

Liste des entretiens

	Nom	Fonction
Coutras	P.Marigot C.Estrade	Adjoint au Maire Responsable urbanisme
Libourne	R.Gallitre	chef de projet aménagement
St-Denis-de-Pile	F. Fonteneau	Maire
St-Médard-de-Guizières	S.Catalan M.Conte-Joubert	Maire
St-Seurin-sur-l'Isle	M. Tria M.Arcidiacono	Adjoint au MAire DGS
Izon	L.Delaunay	Maire
Vayres	P.Malville E.Ribes O.Jonquière	Adjoint au Maire Adjoint au Maire Responsable des services techniques
Les Églisottes-et-Chalaures	P.Huchet	Maire
CALI	S.Clavet P.Seguín M.Fayet F.Ecolasse S.Escoffier	responsable du service mobilité chargée de mission responsable du service habitat chargé de mission habitat et renouvellement urbain responsable de l'urbanisme
EPFNA	G.Gilger C.Baumann	Directeur opérationnel et territorial Directrice du développement
NAM	A.Evrard	chargé de mission hubs de mobilité
SNCF Gares et connexions	J.Soldevila	Directeur de projet
Région		
Gironde Habitat	F.Boulanger	responsable territorial Libournais
Aquitanis	V.Palma	Chef de projet aménagement urbain (ZAC Biganos)

Chefs de projet : Claire Philippe/ Leslie Ascencio, François Cougoule, Margaux Darrieutort, Morane Le Gallie, Louise Pichon-Collet, Sous la direction de : François Péron

Conception graphique : Olivier Chaput, Christine Dubart