



Portrait
de territoire
Libourne

**Confluence... et convergence
des chantiers de transitions**

La Fabrique
de la Cité

Décembre 2024



Sommaire

De Leyburn à Libourne.....	6
Un territoire de contrastes socio-économiques	7
Mobilités: un nouveau souffle.....	12
Libourne à l'heure de l'adaptation au changement climatique. 15	
Conclusion.....	19
Sources	20
Remerciements.....	22

Portrait
de territoire

Libourne

**Confluence... et convergence des chantiers
de transition**

*Ce que nous ont appris les réflexions et travaux collectifs des deux journées des Rencontres des
Villes Moyennes des 7 & 8 novembre 2024*

Phénomène naturel aussi rare que spectaculaire, le mascaret se manifeste par une vague remontant un estuaire à contre-courant. En France, seul celui de la Gironde offre ce spectacle, que l'on peut observer près de Libourne. Cette singularité naturelle reflète la première facette de l'identité de cette ville de 25 000 habitants : sa qualité de port à la fois fluvial et maritime. C'est elle qui a fait de Libourne une plaque tournante du négoce viticole, forgeant la deuxième dimension majeure de son caractère : celle d'une ville vitivinicole, en plein cœur de prestigieux vignobles (Pomerol, Saint-Émilion, Fronsac...). Pendant des siècles, cette double caractéristique a fait la prospérité de Libourne, avant que la ville et le territoire dans lequel elle s'inscrit ne se trouvent confrontés, au XX^e siècle, à de nouveaux défis. De fait, « Libourne la confluyente » porte bien son nom, puisqu'elle doit aujourd'hui faire face à des dynamiques contradictoires. Son territoire accueille des entreprises de pointe, fleurons de leurs secteurs ; et une population qui doit composer avec des revenus modestes. L'attachement des habitants à leur territoire se heurte ainsi à une image longtemps dévalorisée, tandis que le prestige des vignobles voisins côtoie la réalité plus populaire du Libournais.

Face à ces défis, Libourne s'est engagée dès 2015 dans une réflexion globale sur son avenir, avec le projet urbain « Libourne 2025 – La Confluyente », actualisé par le plan « Libourne 2030 – La Confluyente », issu d'une large concertation citoyenne. L'objectif est clair : faire converger attractivité, sobriété et attentes des habitants. Cette vision se traduit par des projets urbains alliant performance écologique et réponses aux aspirations citoyennes. Par des initiatives telles que la gratuité des transports en commun dans l'agglomération ou le développement d'un réseau express vélo, Libourne cherche à réduire la dépendance de ses habitants à la voiture tout en resserrant ses liens avec la métropole bordelaise. Dans le même temps, la ville s'attache à rénover son patrimoine bâti et à s'adapter

aux effets du changement climatique par la végétalisation de cours d'école ou la conception d'équipements économes en ressources, à l'image du centre aquatique intercommunal « La Calinésie » (voir p. 18). Le déploiement à venir du RER métropolitain, qui doit permettre de renforcer la connexion de Libourne avec la Métropole, en particulier son principal campus universitaire, mais également avec le bassin d'Arcachon, offre également de nouvelles perspectives de développement.

Après Roanne, Montbrison, Saint-Dizier et Cahors, le choix de Libourne pour accueillir, les 7 et 8 novembre 2024, la nouvelle édition des Rencontres des Villes Moyennes de La Fabrique de la Cité ne doit donc rien au hasard. De fait, la « Confluente » incarne parfaitement l'équation à laquelle se trouvent confrontées de nombreuses villes moyennes : comment faire converger grands projets urbains, performance écologique, intérêts économiques et sociaux et aspirations citoyennes au sein d'un projet de territoire cohérent ?

La Communauté d'agglomération du Libournais (La Cali) en chiffres¹

1. Sources : Plan Libourne 2030, La Cali, INSEE

- 45 communes
- Population : 92 605 habitants en 2021 (dont ville de Libourne : 24 557 habitants)
- Superficie : 569 km²
- Densité : 157 habitants/km²
- Taux de chômage : 12,9% en 2021
- Revenu disponible médian par unité de consommation : 21 810 euros en 2021
- Sur 41 549 ménages résidant dans l'agglomération en 2021, 88,1% possédaient au moins une voiture (dont 41,2% possédant deux voitures ou plus).
- En 2021, 83,3% des actifs de plus de 15 ans habitant La Cali utilisaient une voiture, un camion ou une fourgonnette pour se rendre au travail ; 5,4% utilisaient les transports en commun.
- En 2023, on dénombrait 1,5 million de passagers au sein du réseau de transport en commun de La Cali.

De Leyburn à Libourne

C'est en 56 avant notre ère que naît Condatis, la Libourne originelle, comptoir commercial gallo-romain situé à la confluence de l'Isle et de la Dordogne¹. Il faudra attendre plus d'un millénaire avant que la ville ne prenne ses contours actuels, et plus précisément 1270, lorsque Sir Roger de Leyburn, sénéchal de Guyenne et lieutenant du roi d'Angleterre Henri III, fonde une bastide portant son nom. Cette ville nouvelle, construite selon un plan orthogonal caractéristique, s'organise autour d'une place marchande bordée d'arcades, où se tient aujourd'hui encore le marché de Libourne.



Place Abel Surchamp © Direction de la communication ville de Libourne - La Cali

Pour les Anglais, qui occupent alors l'Aquitaine, la création de Libourne s'inscrit dans une stratégie plus large d'implantation de bastides visant à asseoir leur autorité tout en favorisant le négoce. De fait, la position géographique privilégiée de Libourne, à la fois port fluvial et maritime, lui permet de devenir rapidement le centre névralgique du commerce viticole de toute la vallée de la Dordogne, s'imposant comme « *l'une des bastides les plus prospères d'Aquitaine* »². Le port de Libourne connaît alors une activité intense. Des navires de haute mer, chargés de tonneaux de vin, de bois et d'autres produits locaux, quittent régulièrement son port pour l'Angleterre et le Pays de Galles, quand ce n'est pour l'Amérique³.

Lorsque la guerre de Cent Ans s'achève, on dénombre à Libourne plus de 500 habitations ainsi que deux hôpitaux⁴. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la ville,

1. Tourisme libournais. Libourne, la Bastide! URL : <https://www.tourisme-libournais.com/visiter-libourne/la-bastide/>

2. Ibid

3. Ibid

4. Ibid

enrichie par le commerce florissant du vin, déborde de ses remparts⁵. L'intendant Tourny engage alors de grands travaux d'urbanisme, embellissant les quais comme il l'avait fait pour ceux de Bordeaux et créant de grandes allées plantées (les futurs « cours »). Tourny favorise aussi l'installation d'une verrerie, première implantation industrielle de Libourne. À la même période, le port libournais connaît un regain d'activité: y transitent désormais des vins vendus à travers toute l'Europe du Nord, de la Hollande à la Suède⁶. La tendance se confirme au XIX^e siècle, lorsqu'un afflux de marchands corréziens insuffle un nouvel élan au négoce⁷. L'aménagement des quais se poursuit dans le même temps⁸; s'y ajoutent d'autres équipements notables: hôpitaux, extension de l'hôtel de ville, bains-douches⁹... Grande ville viticole, à l'identité façonnée par cette activité, Libourne tire cependant insuffisamment profit du vignoble renommé qui l'entoure, pas plus qu'elle ne parvient à tisser avec sa voisine bordelaise des relations aussi étroites qu'elle serait en droit de l'espérer¹⁰.

Un territoire de contrastes socio-économiques

Au-delà des atouts géographiques qui lui valurent d'être choisi par Leyburn au XIII^e siècle, le Libournais bénéficie également d'une localisation favorable à son développement. Situé sur les axes reliant Bordeaux à Bergerac et à Périgeux, ce territoire à la fois urbain, périurbain et rural¹¹ s'organise autour de l'unité urbaine de Libourne ainsi que de trois autres pôles: Coutras, Saint-Denis de Pile, et Saint-Seurin, à l'intérieur de la Communauté d'agglomération du Libournais (La Cali) et Castillon-la-Bataille à l'extérieur¹². Comme le rappelle son maire Philippe Buisson, la ville de Libourne, elle, est à la fois « *ville-centre d'un bassin de vie de plus de 200 000 habitants, rayonnant sur un hinterland important, et une ville périmétropolitaine, à 20 minutes de TER de l'une des métropoles les plus attractives de France* ». Cette proximité avec Bordeaux a permis au Libournais de connaître, au cours des dernières décennies, un important essor démographique, particulièrement marqué depuis le début des années 2000¹³.

5. Tourisme libournais. Libourne, la Bastide! URL: <https://www.tourisme-libournais.com/visiter-libourne/la-bastide/>

6. Ibid

7. Ville de Libourne. Ville bastide et vinicole. URL: <https://www.libourne.fr/confluente/ville-bastide-et-vinicole>

8. Douifi, Linda. Libourne: les quais, reflets de l'histoire de la bastide. Sud-Ouest, 24 juillet 2019. URL: <https://www.sudouest.fr/region/bordeaux/libourne-les-quais-reflets-de-l-histoire-de-la-bastide-2532653.php>

9. Aquitaine historique. Histoire de Libourne. URL: <https://aquitaine-historique.com/images/2011/Libourne/Histoire%20de%20Libourne.pdf>

10. Ville de Libourne. Libourne 2030 – La Confluente. URL: <https://www.calameo.com/books/0059889542b46ab4a16d2>

11. Territoires en Nouvelle-Aquitaine. Diagnostic territorial du Grand Libournais. URL: <https://territoires.nouvelle-aquitaine.fr/documents-strategiques/diagnostic-territorial-du-grand-libournais>

12. Ibid

13. Ibid

Entre 1999 et 2010, la population de La Calvi est ainsi passée de 73 407 à 86 603 habitants¹⁴, une croissance qui se poursuit aujourd'hui à un rythme supérieur aux moyennes régionale et nationale. Ce dynamisme s'explique par d'importants apports migratoires résultant de l'installation de jeunes ménages¹⁵, notamment dans la partie sud de l'agglomération, proche de la métropole de Bordeaux. Pour autant, certaines zones du Libournais restent à l'écart de cette croissance et subissent, elles, une déprise démographique. C'est le cas de l'est du Grand Libournais, marqué par un vieillissement démographique rapide et partie du « couloir de la pauvreté » girondin reliant le Haut-Médoc au Réolais¹⁶. On peut parler d'une Calvi à deux vitesses.

Sur le plan économique, la viticulture demeure la colonne vertébrale de l'économie du Libournais, avec 12 appellations internationalement reconnues, telles que Pomerol ou l'AOC Saint-Émilion¹⁷. Le secteur emploie près de 16 % des salariés du territoire¹⁸, un chiffre en baisse, mais encore quatre fois supérieur à la moyenne départementale. Le Libournais a cependant su diversifier son tissu économique en attirant des entreprises reconnues dans leurs domaines respectifs : c'est le cas de la santé animale, avec le groupe international Ceva Santé animale, du BTP avec Fayat, Colas ou Guintoli, des biotechnologies avec Fermentalg ou

« Le réaménagement de nos espaces publics a transformé le regard des Libournais sur leur ville. »

Jean-Philippe Le Gal, maire adjoint de Libourne et vice-président à l'habitat et au logement de La Calvi

encore de la filière bois-papier, dont la production est portée par la demande de cartons émanant du secteur viticole¹⁹. Le panorama est un levier de dynamisation forte et d'identité dont la ville s'efforce de tirer parti, avec ses atouts patrimoniaux pour attirer des flux touristiques, malgré une population qui souffre d'une importante précarité sociale. Sur le plan du tourisme, le contraste est frappant entre la cité médiévale de Saint-Émilion et son million de visiteurs annuels²⁰ et le reste d'un territoire dont le parc d'hébergement touristique, composé d'une vingtaine d'hôtels et d'une douzaine de campings,

demeure sous-dimensionné²¹. Au-delà de sa localisation entre deux destinations prisées (Bordeaux et le Périgord²²) et au cœur de trois sites inscrits à l'UNESCO (Saint-Émilion, Bordeaux et la Citadelle de Blaye), le Libournais jouit pourtant d'un patrimoine riche et attractif et d'un important potentiel de développement tant dans l'œnotourisme que dans le tourisme fluvial ou sportif²³.

14. INSEE. Dossier complet – Intercommunalité – Métropole de CA du Libournais (200070092). 27 juin 2024. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200070092>

15. Territoires en Nouvelle-Aquitaine. Diagnostic territorial du Grand Libournais. Op. cit.

16. Ibid

17. Ibid

18. Ibid

19. Ibid

20. Ibid

21. Ibid

22. Ibid

23. Ibid

À cette insuffisante reconnaissance de son patrimoine, aujourd'hui de plus en plus mis en lumière, s'ajoutent d'autres difficultés : ainsi, malgré une conjoncture économique globalement positive, la situation est plus mitigée sur le plan social²⁴. Le niveau de qualification demeure faible : 34 % des plus de 15 ans non scolarisés n'ont pas de diplôme qualifiant²⁵ et un tiers des jeunes de 18-24 ans sont des NEET²⁶. De la même manière, le taux de chômage (notamment de longue durée) est plus élevé dans le Libournais que dans les territoires de référence²⁷. De fait, La Cali compte moins d'emplois que d'actifs occupés (73 000 actifs pour 55 500 emplois en 2015²⁸), de sorte que plus de 20 000 résidents du territoire le quittent pour aller travailler, dont plus de 11 000 rejoignent la métropole de Bordeaux²⁹. À l'inverse, 12 500 navetteurs viennent chaque jour travailler dans La Cali³⁰, et Libourne compte 18 170 emplois pour 14 700 actifs. Enfin, le niveau de vie moyen reste faible, limitant le développement de l'économie présenteielle : en 2021, un ménage sur deux disposait d'un revenu disponible annuel inférieur à 21 810 euros par unité de consommation, tandis qu'un habitant sur sept vit sous le seuil de pauvreté³¹.

Emploi : des projets au service d'une dynamique nouvelle

La conjonction de ces facteurs a contribué, pendant de longues années, à donner du territoire libournais et de Libourne (concernée au premier chef, puisque 20 % de ses habitants vivent sous le seuil de pauvreté, contre 15 % à l'échelle de La Cali) l'image d'un territoire en déclin. Cette image fut encore accentuée par les événements marquants que constituèrent la fermeture de l'usine du fabricant de maillots de bain Arena (300 salariés) en 2007 et celle de l'École de sous-officiers de la gendarmerie qu'abritait la caserne Lamarque (1 200 habitants) en 2009. *« Comme beaucoup de villes moyennes, notre territoire s'est trouvé en déprise », se rappelle Jean-Philippe Le Gal, maire adjoint de Libourne et vice-président à l'habitat et au logement de La Cali. « Voilà pourquoi nous avons décidé, en 2015, d'embarquer tous les acteurs de la ville, à commencer par la population, dans l'écriture d'un récit territorial capable de transformer notre image ». C'est ainsi que naît le plan « Libourne 2025 – La*

24. Territoires en Nouvelle-Aquitaine. Diagnostic territorial du Grand Libournais. Op. cit.

25. Ibid

26. « Not in Education, Employment or Training » (ni en emploi, ni en formation, ni en études).

27. Ibid

28. Ibid

29. Ibid

30. Ibid

31. Ibid

Confluente». L'objectif : valoriser l'identité de la ville en mobilisant des partenaires institutionnels autour de cinq projets emblématiques d'aménagement, notamment des quais de la ville. Libourne mobilise alors, sur la durée d'un mandat, un tiers de son budget d'investissement pour réhabiliter les espaces publics du centre-ville et des quartiers périphériques. «*Le réaménagement de nos espaces publics a transformé le regard des Libournais sur leur ville*», constate Jean-Philippe Le Gal.



Quai de la Dordogne © Direction de la communication ville de Libourne - La Cali

« Sans politique de logement à destination des jeunes, ceux-ci ne peuvent pas accéder à l'enseignement supérieur et, in fine, à la mobilité sociale. »

Jérôme Sturla, directeur du Lab'AFEV

Plus largement, Libourne 2025 entendait renouer avec les identités historiques de la ville, qui s'étaient estompées au fil du temps, des plus anciennes (ville portuaire, bastide) aux plus connues (ville viticole) en passant par les plus insolites (Libourne est depuis 1967 le siège du secrétariat du Père-Noël). En affirmant ces identités multiples, la ville cherchait aussi à se tailler une place au côté de sa grande sœur bordelaise. Elle a franchi une étape supplémentaire avec l'élaboration, en 2024, du projet urbain «Libourne 2030, - La Confluente» né de consultations ayant permis de recueillir l'avis d'experts, mais surtout de 1 500 Libournais et Libournaises. Par ce nouveau plan, la ville se saisit des questions que soulèvent les nouveaux enjeux environnementaux et sociaux : avenir des mobilités, du logement et des zones périurbaines, renaturation urbaine, essor du tourisme fluvial, ou encore santé en ville.

Libourne nourrit à ce titre le projet de s'affirmer comme une ville étudiante, capable d'offrir aux étudiants de la région un cadre de vie abordable et agréable.

Un enjeu majeur alors que le revenu moyen d'un étudiant est de 1 000 euros et son budget logement de 600 euros. Comme le rappelle Jérôme Sturla, directeur du Lab'AFEV, « sans politique de logement à destination des jeunes, ceux-ci ne peuvent pas accéder à l'enseignement supérieur et, in fine, à la mobilité sociale ». Pour relever le défi, Libourne a mis au point une offre combinant logements abordables et solutions de mobilité rapide devant permettre aux étudiants de rallier rapidement les grands campus bordelais, et notamment celui de Pessac-Talence-Gradignan. « Avec l'aide de l'État et de deux bailleurs sociaux, nous allons livrer d'ici deux ans et demi un programme immobilier composé de près de 100 studios et T1 complètement rénovés en centre-ville, avec des loyers n'excédant pas 350 euros avant allocations, eau et Internet compris », détaille ainsi Jean-Philippe Le Gal. Dans le même temps, Libourne travaille au développement d'une offre de formation locale, en partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, qui dispense des formations postbac. Les effectifs en formation au sein de l'Institut de Formation en Soins Infirmiers de la ville ont également doublé au cours des dernières années. L'ambition portée par Libourne d'accueillir des étudiants scolarisés sur son territoire comme dans celui de la métropole s'accompagne d'une réflexion plus large sur les relations de la ville avec Bordeaux et l'arrière-pays viticole, ainsi que sur l'organisation du territoire et des mobilités.

L'installation de la 4^e Unité d'instruction et d'intervention de la Sécurité civile : une opportunité pour Libourne

Dans le sillage des incendies dévastateurs qui ont ravagé les forêts de Gironde à l'été 2022, le ministère de l'Intérieur a annoncé la création d'une quatrième Unité d'instruction et d'intervention de la Sécurité civile (UIISC) dans le Sud-Ouest. C'est finalement la ville de Libourne qui a été choisie pour accueillir cette nouvelle unité. Dès l'été 2024, un premier contingent de 130 sapeurs-sauveteurs s'y est installé pour former ses premières cohortes. À terme, le pôle devrait compter quelque 565 militaires, accompagnés de leurs familles, pour un total d'environ 1 500 habitants supplémentaires. Une arrivée qui permet à Libourne de résoudre la question du devenir des sept hectares laissés vacants par le départ de l'École des sous-officiers de gendarmerie en juillet 2009¹. Les casernes, bâtiments emblématiques érigés à la fin du XVII^e siècle, vont ainsi renouer avec leur vocation originelle et faire l'objet d'une réhabilitation intégrale, financée par un investissement de plus de 150 millions d'euros de la part de l'État. L'arrivée de la quatrième UIISC emportera plus largement d'importantes conséquences démographiques et économiques pour Libourne, l'arrivée de nouveaux ménages devant notamment permettre de dynamiser l'activité commerciale du cœur de ville.

1. Belhache, Philippe. Une bombe démographique et économique : le Grand Libournais attend l'installation de la Sécurité civile. Sud-Ouest, 31 décembre 2023. URL : <https://www.sudouest.fr/gironde/libourne/une-bombe-demographique-et-economique-le-grand-libournais-attend-l-installation-de-la-securite-civile-17280633.php>

Mobilités: un nouveau souffle

En matière de mobilités aussi, la situation géographique du Libournais est un atout de taille: traversé par l'autoroute A89, qui relie, depuis les années 1990, Bordeaux à Lyon via Clermont-Ferrand, le territoire bénéficie désormais, avec la LGV Sud Europe Atlantique, d'une liaison directe à Paris en 2h45³². Un avantage incontestable pour cette destination au potentiel touristique encore peu exploité. Mais pour le Libournais, le défi des mobilités est ailleurs, plus précisément dans les déplacements du quotidien, tant à l'intérieur du territoire qu'entre lui et la métropole voisine. Dans ce territoire à l'habitat dispersé, la voiture règne en maître. Les trajets domicile-travail sont ainsi effectués à 84 % en voiture, soit 10 points de plus que la moyenne départementale³³, qui intègrent néanmoins la ville de Bordeaux, dans laquelle les habitants ont davantage recours aux transports en commun. À l'inverse, la part modale des transports en commun dans les déplacements domicile-travail était de 4 % seulement en 2018, soit trois fois moins que la moyenne girondine³⁴.

«Avec la gratuité des transports, nous avons créé de l'autonomie pour les jeunes et les seniors, mais aussi du pouvoir d'achat et du report modal.»

Philippe Buisson, maire de Libourne et président de La Cali

La Cali, qui pilote désormais le transport périurbain (compétence transférée par le département de la Gironde en 2016), a engagé, avec la ville de Libourne et celle de Bordeaux, une réflexion autour d'un schéma de transport devant permettre de lutter contre les difficultés sociales du territoire. L'objectif: ne laisser aucun habitant à plus de 300 mètres d'une solution de transport en commun, pour rendre les mobilités alternatives à la voiture moins contraignantes et donc plus attractives. En 2013, la ville de Libourne avait déjà mis en place la gratuité du réseau de bus et de transport à la demande. *«Auparavant, on voyait passer des bus vides; les recettes s'élevaient à peine à 300 000 euros par an»*, se souvient le maire de Libourne et président de La Cali, Philippe Buisson. *«Depuis, la gratuité a rempli nos bus»*.

En 2019, le dispositif est étendu à l'ensemble de l'agglomération, de sorte que tous les habitants du territoire peuvent désormais en bénéficier sur simple demande. *«La grande surprise, c'est que la gratuité a également très bien fonctionné en milieu périurbain et rural»*, observe Philippe Buisson. *«Nous avons amené de la mobilité dans des villages de La Cali où il n'y en avait pas; nous avons créé de l'autonomie et de la mobilité pour les jeunes et les seniors, mais aussi du pouvoir d'achat et du report modal»*. La gratuité est aussi vectrice de cohésion sociale: *«elle permet d'atténuer les tensions entre des modes de vie très différents»*, décrypte Sacha Czertok, consultant chez Acadie. Aujourd'hui, le succès est notable sur les lignes régulières, notamment celles qui desservent le

32. Territoires en Nouvelle-Aquitaine. Diagnostic territorial du Grand Libournais. Op. cit.

33. Gironde, le département. Le Libournais en Gironde. Quelles sont les grandes tendances depuis 2015? URL: https://www.gironde.fr/sites/default/files/2022-12/LIBOURNAIS_Diagnostic.pdf

34. Ibid

nord de l'agglomération, et le modèle s'avère économiquement viable, l'absence de contrôleurs permettant de réaliser des économies significatives.

À ce dispositif s'ajoute une offre TER qui relie Libourne à Bordeaux en 23 minutes ainsi qu'à cinq autres gares situées sur le territoire de La Cali. En 2022, une étape supplémentaire est franchie avec l'amélioration de cette offre ferroviaire: l'amplitude horaire des trains desservant la métropole bordelaise augmente (de 6h à 22h environ) et la fréquence est renforcée pendant les heures de pointe (un train toutes les 15 minutes). Ces améliorations s'inscrivent dans le cadre du projet de RER métropolitain³⁵, porté depuis 2018 par la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole, avec le soutien financier de l'État et du Département de la Gironde. Une excellente nouvelle pour les habitants du Libournais, jusque-là sans alternative viable à la mobilité automobile. Or « en voiture, les centres de décision et d'emploi de la métropole peuvent être à 2 heures de Libourne; ce sont des temps de transport insupportables, proches de ceux de la région parisienne », rappelle Philippe Buisson. « Pour se rendre à Bordeaux, la proposition 'SERM + tram' sera plus compétitive en termes financiers et de temps que ne l'est aujourd'hui la voiture », souligne Thierry Marty, adjoint au maire de Libourne et vice-président de La Cali pour les jeunes et les mobilités. De fait, le développement du RER métropolitain, reliant Libourne à Arcachon en passant par Bordeaux et Talence, devrait entraîner, d'ici 2030, une hausse de 25 % de la fréquentation de la gare libournaise³⁶.



Gare de Libourne © Direction de la communication ville de Libourne - La Cali

35. Ou SERM, pour « Services express régionaux métropolitains ».

36. Ville de Libourne. Concertation sur la création d'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) en gare de Libourne. URL: <https://jeparticipe.libourne.fr/project/concertation-concertation-sur-la-creation-dun-pole-dechanges-multimodal-pem-en-gare-de-libourne/presentation/concertation-sur-la-creation-dun-pole-dechanges-multimodal-pem-en-gare-de-libourne>

«Le pôle d'échange multimodal permettra d'attirer de nouveaux investisseurs et favorisera le développement économique de Libourne.»

Thierry Marty, adjoint au maire de Libourne et vice-président de La Cali pour les jeunes et les mobilités

Sixième gare la plus fréquentée de la région, celle-ci accueille déjà 120 liaisons quotidiennes vers Bordeaux et 1,5 million de voyageurs par an, en même temps qu'elle demeure la plus grande gare routière de l'ex-Aquitaine. Ce rôle central est appelé à se renforcer dans les années à venir, puisque le projet de RER métropolitain implique également la création de plusieurs pôles d'échanges multimodaux (PEM), dont l'un à la gare de Libourne. D'un coût de 29 millions d'euros (financé par l'Union européenne, l'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, La Cali, Libourne et SNCF Gares & Connexions), ce projet structurant pour l'avenir de la ville prévoit une mise à niveau des infrastructures de la gare (adaptation des quais au RER métropolitain, installation d'un technicentre SNCF, etc.),

la végétalisation du parvis, avec de nouveaux espaces publics, mais aussi l'amélioration de la liaison entre l'est et l'ouest de la gare ainsi que la création d'un parking relais favorisant le report modal vers le train pour les navetteurs de La Cali. La connexion entre la gare ferroviaire et son pendant routier sera optimisée: «Le PEM constituera une porte d'entrée touristique vers la bastide et une réelle entrée de ville», souligne Thierry Marty. «Il permettra aussi d'attirer de nouveaux investisseurs et favorisera le développement économique de la ville». À terme, la montée en puissance du RER métropolitain à Libourne porte la promesse d'une alternative viable à la voiture individuelle, permettant aux habitants de La Cali de rallier facilement et rapidement la métropole bordelaise, et inversement.

Mais cette perspective soulève une autre question: celle de la gouvernance et du financement des mobilités à l'échelle du bassin de vie de La Cali. «Pour l'heure, les débats autour de la mobilité sont l'apanage de la Région et de la Métropole, sans que les territoires n'aient jamais voix au chapitre. Jamais on ne m'a sollicité sur les mobilités entre Libourne et l'aéroport de Bordeaux ou les grands lieux d'intérêt métropolitain», souligne Philippe Buisson, le maire de Libourne. «Quant au financement, sur le territoire de La Cali, il passe par le versement mobilité, mais les habitants de Saint-Émilion, à 2 km seulement de Libourne, mais hors de La Cali, n'y contribuent pas et ne bénéficient d'aucune solution alternative à la voiture. L'enjeu consiste donc, pour ces mobilités longue distance, à mettre en œuvre une fiscalité vertueuse capable de financer les outils de la mobilité».

À l'échelle des trajets quotidiens de très courte distance, les Libournais peuvent désormais se tourner vers une offre de location longue durée de vélos électriques en libre-service (Calivélo). Depuis le lancement de cette offre en 2023, 4 000 vélos sont utilisés chaque mois dans la ville de Libourne, et 40% des usagers en profitent pour laisser durablement leur véhicule au garage. Parmi les orientations formulées par le Plan 2030 figure en effet le projet de faire de Libourne, à l'horizon 2030, une «ville du vélo», dotée d'un réseau express cyclable. Le développement de ce réseau est déjà engagé, avec six kilomètres de pistes cyclables en site propre prévus, dont 2,4 km déjà réalisés en 2023, ainsi que 3,6 km

de voies vertes. Un maillage d'une quinzaine d'abris vélos complète le dispositif, auquel s'ajoute le développement d'une flotte de scooters électriques dans le cadre d'une expérimentation de trois ans, toujours dans l'objectif de proposer des options alternatives à l'usage de la voiture individuelle pour les mobilités du quotidien. À l'échelle du Libournais, le développement du vélo se heurte à nouveau à l'obstacle de la gouvernance: «*Comment aller de Libourne à Saint-Émilion à vélo? Qui a la compétence de l'aménagement vélo sur un bassin de mobilité? Personne*», constate Philippe Buisson, qui déplore l'absence d'organe conçu pour penser la mobilité, dans toutes ses composantes et ses modes, à l'échelle pertinente.

«Les débats sur la mobilité sont l'apanage de la Région et de la Métropole, sans que les territoires n'aient jamais voix au chapitre.»

Philippe Buisson, maire de Libourne et président de La Cali

Libourne à l'heure de l'adaptation au changement climatique

Le territoire libournais est confronté à des risques climatiques multiples et importants. L'un des premiers enjeux concerne la pérennité de la filière viticole, dont les rendements sont directement menacés par le dérèglement climatique, mettant en péril, à terme, les revenus des nombreux employés du secteur. S'y ajoutent des risques de feux de forêt, de sécheresse et de stress hydrique, mais aussi d'inondation des coteaux des vallées de la Dordogne et de l'Isle et de retrait-gonflement des argiles³⁷. Face à ce tableau, La Cali et la Ville ont entrepris de s'adapter et de se préparer aux effets du changement climatique tout en tentant de limiter leur propre impact environnemental.

Cette volonté se traduit d'abord par des efforts d'endigement de l'artificialisation des sols, qui progresse rapidement sur ce territoire à la périurbanisation croissante: de fait, la superficie d'espaces naturels a reculé de 5% entre 2009 et 2015 dans le Grand Libournais³⁸. Un PLUi-HD est en cours d'élaboration, fortement contraint par la raréfaction du foncier disponible, bien qu'une marge d'optimisation subsiste du côté du bâti existant, des logements vacants ou encore des entrées de ville. Pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par la réglementation «zéro artificialisation nette» (ZAN), Libourne doit s'atteler à transformer son modèle de développement urbain pour le rendre plus sobre en foncier, tout en continuant de répondre aux aspirations d'habitants qui ne désavouent pas le

37. Gironde, le département. Le Libournais en Gironde. Quelles sont les grandes tendances depuis 2015? Op. cit.

38. Territoires en Nouvelle-Aquitaine. Diagnostic territorial du Grand Libournais. Op. cit.++

modèle de l'habitat pavillonnaire diffus. Cette réflexion impliquera de penser l'habitat individuel et l'urbanisme commercial différemment.

Libourne s'interroge à ce titre sur l'avenir de ses trois zones commerciales de périphérie, qui ne connaissent ni déclin de fréquentation ni vacance commerciale. « Ces zones permettent au Libournais un accès aux grands commerces sans besoin d'aller dans les grandes zones », explique Laurence Rouède, adjointe au maire de Libourne et vice-présidente du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine. « Pour autant, leur avenir doit faire l'objet d'une réflexion dans le cadre de notre projet de territoire, notamment parce que ce sont des entrées de ville dotées d'une fonction territoriale importante, et parce qu'elles interagissent avec le tissu commercial de centre-ville ». La question du devenir de ces zones commerciales se pose dans les mêmes termes à l'échelle nationale. « Un choix politique a été effectué, consistant à faire de ces zones des destinations commerciales, et récréatives. Aujourd'hui, on envisage au contraire de mêler ces fonctions commerciales à d'autres usages. Certaines zones commerciales pourront se prêter à cette mixité, mais un grand nombre d'entre elles, éloignées et mal desservies, ne le pourront pas, de sorte qu'elles pourraient constituer, pour les collectivités locales, l'un des problèmes majeurs des prochaines décennies », anticipe Samuel Deprez, professeur

« Les zones commerciales pourraient constituer, pour les collectivités locales, l'un des problèmes majeurs des prochaines décennies. »

Samuel Deprez, professeur d'aménagement et d'urbanisme à l'Université Le Havre Normandie

d'aménagement et d'urbanisme à l'Université Le Havre Normandie. L'établissement public foncier de Nouvelle-Aquitaine s'est emparé de ce défi, comme l'explique Laurence Rouède, sa présidente. « Il est difficile de réparer ce qui a été fait des années 1970 à 1990, mais notre devoir consiste, par l'outil réglementaire, à décourager ceux qui voudraient continuer dans cette voie ». Le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine a ainsi édicté une règle selon laquelle tout nouveau commerce de périphérie en Nouvelle-Aquitaine doit d'abord tenter de trouver un emplacement en centre-ville ou dans les zones commerciales existantes. À l'inverse, la Région soutient les projets s'implantant dans des zones déjà artificialisées ou pensant dès le

départ leur avenir de moyen et long termes. « On favorise des projets d'aménagements commerciaux qui pensent déjà à la mutabilité de la zone, par exemple avec des bureaux à l'étage », explique ainsi Laurence Rouède. Une façon de préparer l'avenir en mettant un terme à une artificialisation des sols délétère sur le plan environnemental.

Un autre axe stratégique dans la préparation de Libourne aux effets du changement climatique concerne la lutte contre les îlots de chaleur urbains, qui se traduit notamment par une volonté de végétaliser et désimperméabiliser plusieurs cours d'école. Dans le cadre d'un programme visant à encourager la désimperméabilisation et la gestion intégrée des eaux de pluie, l'Agence de l'eau Adour-Garonne incite les collectivités à se doter d'une vision d'ensemble de la désimperméabilisation, à l'échelle de tout leur territoire, plutôt que de mener des opérations ponctuelles et localisées, visant par exemple un parvis ou une voirie. « Une vision d'ensemble permet de hiérarchiser les projets du territoire et de commencer par les plus urgents », explique ainsi

Jean-Yves Boga, expert en gestion territoriale auprès de l'Agence de l'eau Adour-Garonne. À Libourne, une étude menée par l'agence à l'échelle de la commune a ainsi permis d'identifier les zones prioritaires et de proposer un programme d'action pluriannuel et cohérent. Mais la désimperméabilisation nécessite aussi d'embarquer le secteur privé, 70% de la superficie moyenne des villes étant constituée de parcelles privées. « *Il faut tenter de toucher les propriétaires privés pour faire de la gestion à la parcelle lorsque c'est possible* », affirme Jean-Yves Boga. Pour ce qui concerne la conception de ses cours d'école végétalisées, dont l'une a été primée par la Fédération française du paysage, la ville s'est appuyée sur une phase de concertation impliquant enfants, parents et personnels scolaires. L'installation d'un revêtement perméable plus clair et la création d'un micro forêt dans la cour ont permis de diminuer de six degrés la température au sol. Des projets semblables sont prévus pour les années à venir, sur l'ensemble des sites scolaires de la ville.

Habitat: une volonté de proposer un logement digne, de qualité et abordable

Libourne fait face, comme nombre d'autres villes moyennes, à un enjeu majeur de rénovation thermique de son parc immobilier. Pour relever ce défi, La Cali a mis en place dès 2013 le Programme Habitat Durable qui a permis, en une décennie, de mener à bien 1 500 projets de travaux (rénovation, isolation thermique...), pour un montant total de 22 millions d'euros de travaux cofinancés par l'agglomération³⁹. La Ville de Libourne a, elle, confié une concession d'aménagement de dix ans au bailleur social inCité pour la rénovation de 150 logements privés et l'acquisition et la réhabilitation de 25 immeubles du centre-ville en vue d'y créer 75 nouveaux logements⁴⁰. Car sur les 40 000 ménages que compte le territoire, 1 700 vivent en situation de précarité énergétique. « *Nous nous engageons depuis longtemps sur cette question* », rappelle Jean-Philippe Le Gal, « *car un tiers de notre population est modeste et donc directement concerné* ». Depuis 2013, La Cali a ainsi mis en œuvre trois dispositifs: une OPAH⁴¹ classique, surabondant les dispositifs nationaux, une OPAH-RU⁴² accompagnée de 6,5 millions d'euros de subventions, et une OPAH-RU dans la deuxième plus grande commune du Libournais, Coutras, dont

39. La Cali. Des aides à la rénovation des logements pour tous. URL: <https://www.lacali.fr/renover-son-logement/des-aides-la-renovation-des-logements-pour-tous>

40. Le Résistant. Libourne. Rénovation urbaine: un point info pour les propriétaires et investisseurs. 3 juillet 2022. URL: <https://www.leresistant.fr/actualite-3370-libourne-renovation-urbaine-un-point-info-pour-les-proprietaires-et-investisseurs>

41. Opération programmée d'amélioration de l'habitat.

42. Opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain.

une partie du patrimoine, datant d'avant 1948, est aujourd'hui vacant ou indécant. Ces dispositifs ont permis un gain de performance moyen de 50 %, souvent fondé sur un à deux gestes plutôt que sur des rénovations globales bien plus coûteuses. L'accompagnement financier proposé aux ménages par la collectivité est cependant conséquent : *« chez les publics très modestes, on atteint 95 à 97 % de subventions, avec un dispositif d'accompagnement pour aider les bénéficiaires à s'y retrouver dans le maquis des subventions, et une caisse d'avance pour aider les plus modestes à avancer les travaux »*, détaille Jean-Philippe Le Gal.

La Calinésie : un centre aquatique écoresponsable au service du Libournais

La Cali a bâti, à proximité du lac des Dagueys, un centre aquatique intercommunal baptisé « La Calinésie »¹, d'une superficie de 35 000 m² (dont 8 500 m² de bassins) et d'un coût de 33 millions d'euros. L'objectif : répondre à l'ensemble des besoins du territoire et, plus largement, de l'est girondin, jusqu'alors insuffisamment doté en équipements de ce type, pour permettre à tous les habitants de l'agglomération d'accéder, en moins de 30 minutes, à un centre aquatique ouvert toute l'année.

Fait notable, chaque aspect de la conception de La Calinésie a été dicté par un impératif de sobriété. L'eau des bassins provient ainsi du lac voisin, où une pompe, installée à 2,5 m de profondeur, prélève environ 50 000 m³ d'eau par an, filtrés ensuite à l'ozone et à la céramique avant d'alimenter les bassins. S'ajoutent à ce système une ventilation naturelle, une pompe à chaleur thermodynamique, une chaudière biomasse, ainsi que la récupération d'énergie thermique sur les eaux grises. À l'extérieur du centre, 6 000 m² d'ombrières photovoltaïques, récemment installées sur le parking, devraient produire 1,2 million de KW, rendant le centre autonome sur le plan énergétique et lui permettant d'économiser 300 000 € d'électricité par an. Des discussions sont en cours avec EDF pour permettre à La Calinésie de revendre une partie de l'électricité produite par ces panneaux, qui s'ajoutent à ceux disposés sur les toits du centre, qui produisent, pour l'heure, 10 % de l'énergie consommée par La Calinésie. Le succès du site et de ses divers espaces (détente, jeux, terrasses) ne se dément pas : il accueille environ 250 000 visiteurs par an et enregistre des pics de 1 500 entrées par jour en été. Près de 10 000 « passeports calinésiens » ont ainsi été commandés par les habitants du territoire en quelques mois².



Le Centre aquatique de la Calinésie © Direction de la communication ville de Libourne - La Cali

1. La Cali. Centre aquatique La Calinésie. URL : <https://www.lacali.fr/grands-projets/centre-aquatique-la-calinesie>
2. Galiacy, Jean-Charles. Libourne : le complexe aquatique La Calinésie a trouvé sa place malgré la crise sanitaire. Sud-Ouest, 23 juillet 2021. URL : <https://www.sudouest.fr/gironde/libourne/libournais-la-calinesie-le-grand-renouveau-4249380.php?csnt=19256c7a3ed>

Conclusion

Territoire en mutation, Libourne pourrait bien être en passe de relever les défis sociaux et économiques qui ont marqué l'histoire récente de son territoire. Au cœur de ce renouveau se trouve la question cruciale des mobilités. Le RER métropolitain permet de transformer la donne en reliant Libourne à Bordeaux et ses campus plus rapidement. Cette évolution majeure ouvre de nouvelles perspectives en facilitant l'accès des Libournais aux opportunités d'emploi et de formation de la métropole bordelaise et en offrant une alternative crédible à la voiture individuelle, encore prédominante dans la région. Pour ce faire, la ville mise aussi sur des solutions de mobilité douce, à l'image de l'extension de son réseau cyclable, ou encore sur la gratuité des transports en commun, pour concilier préoccupation environnementale et qualité de vie. La réflexion que mène Libourne sur la gestion du foncier et l'avenir des formes urbaines procède de la même démarche. La sobriété foncière imposée par l'objectif du ZAN pousse la ville à repenser son développement et son aménagement et à réhabiliter des zones jusqu'ici sous-exploitées, même si Libourne avait anticipé ces questions et d'ores et déjà mené des réflexions à ce sujet. La réhabilitation en cours du bâti du centre-ville témoigne également de cette volonté de penser un aménagement plus durable grâce à la densification, tout en revitalisant le tissu urbain. Ainsi, Libourne s'affirme comme un laboratoire des transitions urbaines, cherchant à faire converger développement économique, résilience climatique et justice sociale. Pour les observateurs des villes moyennes, elle offre l'exemple d'un territoire résolument tourné vers l'avenir, déterminé à se réinventer en capitalisant sur ses atouts historiques, géographiques et culturels.

Sources

- Aquitaine historique. Histoire de Libourne. URL : <https://aquitaine-historique.com/images/2011/Libourne/Histoire%20de%20Libourne.pdf>
- Belhache, Philippe. Une bombe démographique et économique : le Grand Libournais attend l'installation de la Sécurité civile. Sud-Ouest, 31 décembre 2023. URL : <https://www.sudouest.fr/gironde/libourne/une-bombe-demographique-et-economique-le-grand-libournais-attend-l-installation-de-la-securite-civile-17280633.php>
- Douifi, Linda. Libourne : les quais, reflets de l'histoire de la bastide. Sud-Ouest, 24 juillet 2019. URL : <https://www.sudouest.fr/gironde/bordeaux/libourne-les-quais-reflets-de-l-histoire-de-la-bastide-2532653.php>
- Galiacy, Jean-Charles. Libourne : le complexe aquatique La Calinésie a trouvé sa place malgré la crise sanitaire. Sud-Ouest, 23 juillet 2021. URL : <https://www.sudouest.fr/gironde/libourne/libournais-la-calinesie-le-grand-renouveau-4249380.php?csnt=19256c7a3ed>
- Gironde, le département. Le Libournais en Gironde. Quelles sont les grandes tendances depuis 2015?
URL : https://www.gironde.fr/sites/default/files/2022-12/LIBOURNAIS_Diagnostic.pdf
- INSEE. Dossier complet – Intercommunalité – Métropole de CA du Libournais (200070092). 27 juin 2024.
URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200070092>
- La Cali. Centre aquatique La Calinésie. URL : <https://www.lacali.fr/grands-projets/centre-aquatique-la-calinesie>
- La Cali. Des aides à la rénovation des logements pour tous.
URL : <https://www.lacali.fr/renover-son-logement/des-aides-la-renovation-des-logements-pour-tous>
- Le Résistant. Libourne. Rénovation urbaine : un point info pour les propriétaires et investisseurs. 3 juillet 2022.
URL : <https://www.leresistant.fr/actualite-3370-libourne-renovation-urbaine-un-point-info-pour-les-proprietaires-et-investisseurs>
- Plan Libourne 2030, La Cali, INSEE
- Territoires en Nouvelle-Aquitaine. Diagnostic territorial du Grand Libournais.
URL : <https://territoires.nouvelle-aquitaine.fr/documents-strategiques/diagnostic-territorial-du-grand-libournais>
- Tourisme libournais. Libourne, la Bastide! URL : <https://www.tourisme-libournais.com/visiter-libourne/la-bastide/>
- Ville de Libourne. Concertation sur la création d'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) en gare de Libourne.
URL : <https://jeparticipe.libourne.fr/project/concertation-concertation-sur-la-creation-dun-pole-dechanges-multimodal-pem-en-gare-de-libourne/presentation/concertation-sur-la-creation-dun-pole-dechanges-multimodal-pem-en-gare-de-libourne>
- Ville de Libourne. Libourne 2030 – La Confluente. URL : <https://www.calameo.com/>

Libourne

books/0059889542b46ab4a16d2

Ville de Libourne. Ville bastide et vinicole. URL : <https://www.libourne.fr/confluente/ville-bastide-et-vinicole>

Remerciements

Nous tenons à remercier les acteurs avec lesquels nous avons organisé la cinquième édition des Rencontres des Villes Moyennes. En particulier, Philippe Buisson, maire de Libourne, et ses équipes. Nous remercions vivement tous les intervenants des rencontres des villes moyennes pour leur participation et la qualité de leurs prises de paroles.

Nous tenons également à remercier les différents interlocuteurs avec qui nous avons pu échanger pour alimenter notre réflexion et saisir au mieux les enjeux locaux ainsi que les animateurs et animatrices de l'équipe de La Fabrique de la Cité.

Autrice : Marie Baléo

Design Graphique : Nicolas Taffin

Mise en page : Coline Signarbieux

La Fabrique de la Cité est le think tank des transitions urbaines. Elle réunit acteurs et experts de toutes disciplines et de tous horizons géographiques pour identifier et comprendre les enjeux économiques, sociaux et écologiques des villes. Elle s'appuie sur les expertises des membres de son comité d'orientation pour définir un programme annuel de débats, de rencontres, d'études de terrain et de travail documentaire. Attentive aux meilleures pratiques françaises et internationales, La Fabrique de la Cité observe les équilibres

et les dynamiques propres aux territoires, met en lumière des initiatives inspirantes, clarifie les controverses et soumet au débat public des propositions de nouveaux modèles de développement des villes.

Créé en 2010 par le groupe VINCI, son mécène, La Fabrique de la Cité est un fonds de dotation et porte, à ce titre, une mission d'intérêt général. Toutes ses productions sont accessibles sur son site web.

Comité d'orientation

Jean-Bernard Auby, Professeur en droit public, Sciences Po · **Etienne Achille**, Inspecteur général, Ministère de l'agriculture · **Olivier Badot**, Professeur ESCP Europe · **Isabelle Baraud-Serfaty**, Consultante et experte en économie urbaine, ibicity · **Nicolas Bauquet**, Directeur général, Institut Paris Région · **Pascal Bertheaud**, Directeur général, CEREMA · **André Broto**, Ancien directeur de la stratégie et de la prospective, VINCI Autoroutes · **Jean-Pierre Buffi**, Architecte-Ubaniste, BUFFI ASSOCIÉS · **Timo Cantell**, Directeur du département « Urban research and statistics », Ville d'Helsinki (Finlande) · **Pierre Coppey**, Directeur général adjoint, VINCI · **Yves Crozet**, Economiste et membre, Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET-CNRS) · **Julien Damon**, Professeur associé, Sciences Po · **Didier Deschanel**, Directeur délégué, VINCI Construction en France · **David Djaïz**, Haut fonctionnaire, ancien membre du CNR, DGA, Bonafide · **Virginie Dumoulin-Wieczorkiewicz**, Membre permanent Inspection générale de l'environnement et du développement durable · **Pierre Duprat**, Directeur

de la communication, VINCI · **Mathieu Flonneau**, Historien des mobilités et enseignant-chercheur, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne · **Stella Gass**, Directrice, Fédération Nationale des SCOT · **Finn Geipel**, Co-fondateur, Cabinet d'architecture Lin · **Diego Harari**, Directeur général adjoint stratégie et transformation durable, VINCI Immobilier · **Robert Herrmann**, Consultant · **François-Brice Hincker**, Directeur de la communication, VINCI Autoroutes, Cofiroute et Fondation VINCI Autoroutes · **Armelle Langlois**, Directrice Pôle Performance Durable, VINCI Construction en France · **Michèle Laruë-Charlus**, Conseil en projet urbain, Laruë-Charlus Conseil · **Anne Le Bour**, Directrice de la communication et de l'innovation, VINCI Concessions · **Charles-Eric Lemaigen**, Vice-président, Orléans Métropole · **Tim Lorenz**, Directeur général, VINCI Construction Deutschland · **Nicolas Machtou**, Président du Conseil d'Administration, Citelum · **Guillaume Malochet**, Directeur du marketing et de la communication, VINCI Construction · **David Mangin**, Urbaniste et architecte, Cabinet SEURA · **Ariella Masboungi**,

Architecte urbaniste, Grand Prix de l'urbanisme 2016 · **Jean Mesqui**, Président, Union routière de France · **Nicolas Minvielle**, Professeur de Marketing, Design et Création, Audencia Nantes · **Pierre Monluq**, Directeur du marketing stratégique, VINCI Construction Services Partagés · **Hélène Peskine**, Secrétaire permanente du PUCA, Ministère de la transition écologique · **Denis Pingaud**, Président, Balises · **Ben Plowden**, Coordination Director, Covid-19 Restart and Recovery Programme, Transport for London · **Manuel Salgado**, Maire-adjoint à l'urbanisme, Mairie de Lisbonne · **Yves-Laurent Sapoval**, Architecte et Urbaniste Général de l'Etat · **Lucile Schmid**, Présidente, La Fabrique Écologique · **Isabelle Spiegel**, Directrice de l'environnement, VINCI · **Patrick Supiot**, Directeur général en charge de l'immobilier d'entreprise et de l'aménagement, VINCI Immobilier · **Nicolas Vanbremeersch**, Président, Spintank · **Arjan Van Timmeren**, Professeur en urbanisme, Université de technologie de Delft · **Laurent Vigneau**, Directeur de l'innovation, Artelia Ville & Transport · **Julien Villalongue**, Directeur, Leonard

Portraits de territoires

Vienne • capitale de la qualité de vie ?

Hambourg • une porte sur le monde

Pittsburg • ville industrielle devenue hub d'innovation

Toronto • jusqu'où ?

Singapour • à la conquête d'un territoire contraint

Helsinki • planifier l'innovation et la résilience

Lisbonne • au-delà du Tage

Oslo • à l'avant-garde de la décarbonation urbaine

Lens • mettre le passé à la bonne distance
pour dessiner le futur

Charleville-Mézières • réinventer une ville
à partir de ses ressources

Vierzon • à la croisée des chemins

Aurillac • s'affranchir de la contrainte géographique

Cahors • innover pour une qualité de vie remarquable

Valence • à proximité des métropoles,
une ville d'équilibre et de dynamisme économique

Le Creusot-Montceau • une remarquable résilience
industrielle

Saint-Dizier • vers une nouvelle forme de prospérité ?

Béthune- Bruay Lys Romane • un territoire engagé dans
l'industrie du futur

Épinal • pionnier de l'urbanisme circulaire

Bourges • un avenir entre nature et culture

Roanne et Montbrison • à l'ère du renouveau