
Rapport de stage individuel

Réalisation de diagnostics et création d'une méthode permettant l'analyse d'un territoire

5^{ème} année

Créham
202 rue d'Ornano
33 000 Bordeaux



Tuteur entreprise :

Marc Raffoux
Urbanisme

Pauline Henry
IUT
2020-2021

Tuteur académique :

Mathilde Gralepois

Table des matières

Introduction.....	3
L'entreprise et son secteur d'activité	4
A. Le secteur de l'Urbanisme	4
B. L'entreprise	6
3. Le cadre du stage.....	9
A. Fonctionnement du service : description du service urbanisme de l'entreprise.....	9
4. Présentation des missions	11
5. Présentation du déroulé des missions	14
A. Le déroulé des missions à court terme.....	15
B. Le déroulé des missions à moyen termes	17
C. Le déroulé des missions à long termes	19
6. Présentation des livrables des missions	21
A. Le diagnostic de déplacements, réseaux de voies, des transports et des mobilités.....	21
B. La Capacité d'Accueil	23
C. Le rapport de présentation de la commune de Soussans	26
D. Comparaison des différents livrables	27
7. Retour réflexif sur l'expérience	29
8. Conclusion	32
9. Bibliographie.....	33
10. Annexes.....	35
Annexe 1 : Livrable Diagnostic Déplacement et Mobilité Côte Landes Nature	35
Annexe 2 : Méthodologie Evaluation de la Capacité d'accueil et exemples de « Fiches Capacités »	66
Annexe 3 : Diagnostic territorial, Rapport de présentation de la commune de Soussans.....	78

Introduction

Le stage s'est déroulé dans un bureau d'études composé d'architectes-urbanistes, d'une paysagiste, d'urbanistes, d'une psychosociologue et d'un technicien de projets. J'ai rejoint l'équipe par une candidature spontanée. Le contact avec mon maître de stage, Marc Raffoux, a été établi par une liste communiquée par Madame Pascaline Robin. Après plusieurs recherches, Mme Robin m'a communiqué une liste d'anciens élèves de Polytech Tours. En effet, en tant qu'ancien élève du CESA, Mme Robin possédait le contact de Mr Raffoux. J'ai envoyé un mail proposant ma candidature pour la réalisation d'un stage dans le bureau d'études, qui s'est soldé par une réponse positive. Après plusieurs échanges, Mr Raffoux m'a proposé de réaliser un stage de 16 semaines sous sa supervision, dans la branche urbanisme de l'entreprise.

À la suite du premier stage réalisé en 4e année dans le domaine de la réalisation de projets photovoltaïques, je souhaitais réaliser un deuxième stage dans une autre branche afin d'acquérir une expérience différente. Ma formation étant dans l'aménagement et l'environnement, je me suis naturellement portée vers les bureaux d'études en urbanisme pour réaliser ce stage. Le secteur de l'urbanisme permet de travailler en collaboration directe avec des collectivités publiques, des organismes parapublics et des opérateurs privés. Voulant travailler sur des projets à échelle humaine, sur l'organisation et l'aménagement des espaces urbains, tout cela dans une démarche de développement durable, je me suis dirigée vers l'urbanisme qui est un secteur qui répond à toutes ces problématiques. Le Créham, structure dans laquelle le stage s'est déroulé, est un bureau d'études qui propose des missions d'études, de conseil, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. L'équipe offre des savoir-faire polyvalents qui permettent de répondre à des missions à différents stades d'élaboration de projets. Ce bureau d'études est une structure où sont réalisées des expertises à caractère scientifique et technique, raisons pour lesquelles j'ai choisi cette entreprise pour réaliser ce stage de fin d'études.

Le Créham est donc un cabinet pluridisciplinaire d'urbanisme, paysagisme, sociologie et développement local. Il mène des missions d'étude, d'assistance et de conseil pour le compte de collectivités publiques et parapubliques. Créé en 1985, le bureau d'études se situe à Bordeaux et est composé d'une équipe de 7 personnes : 2 architectes-urbanistes, une paysagiste, une psychosociologue, 2 urbanistes et un technicien projet.

Mon projet professionnel s'articule autour de plusieurs points. Je souhaiterais travailler dans le domaine de l'aménagement sur des grands projets urbains. La finalité de mon projet serait de travailler en tant qu'assistant à la maîtrise d'ouvrage, de pouvoir piloter et encadrer un projet, de sa conception, à sa réalisation incluant le suivi de chantier et allant jusqu'au suivi de l'intégration d'un projet dans la ville. Afin de réaliser ce projet, un stage dans le secteur de l'urbanisme me permettrait d'obtenir les premières connaissances pratiques sur ce domaine.

La formation suivie à Polytech Tours se structure autour de plusieurs domaines centrés sur l'aménagement du territoire. En effet, c'est une formation pluridisciplinaire incluant l'étude du développement territorial avec l'étude de la géographie des espaces habités, l'économie de l'aménagement ou encore des domaines comme la méthodologie de la recherche scientifique, la qualité de vie au travail et enfin un atelier spécifique, l'atelier réseau. L'atelier réseaux, mon option principale, s'articulait autour de l'étude des réseaux énergétiques, systèmes de transports, environnement et génie

urbain. Ainsi, un stage réalisé dans le domaine de l'urbanisme relie tous ces domaines et permet d'avoir une première expérience dans l'aménagement du territoire.

Les objectifs de ce stage sont donc multiples, en effet, au-delà d'une première expérience dans le domaine de l'aménagement du territoire, ce stage a pour objectif d'apporter les connaissances pratiques nécessaires à la formation d'ingénieur. En effet, bien que les connaissances théoriques de la formation soient essentielles, mettre en pratique ces connaissances est indispensable à l'apprentissage d'un métier. De plus, les objectifs de ce stage peuvent être classés en deux catégories. Premièrement ceux reliés directement à ma formation professionnelle, car, ce stage a pour but d'approfondir mes connaissances en matière d'utilisation de logiciels (QGIS, AutoCad), de méthode d'évaluation et de mise en place de diagnostic d'un territoire. De plus, participer à des études techniques pour des commandes provenant de collectivités telles que l'élaboration de PLU(i) —Plan Local d'Urbanisme Intercommunal—, de rendus intermédiaires, ou de rapports de présentation s'avère essentiel pour compléter ma formation. Ces objectifs professionnels me permettront d'entrer dans le monde du travail en ayant des réelles connaissances pratiques et en ayant amélioré mes connaissances théoriques. Plusieurs objectifs personnels se dégagent de ce stage, en effet acquérir une nouvelle expérience professionnelle permet de mieux se connaître et de corriger mes lacunes et renforcer mes points forts. En effet, un des objectifs de ce stage est de travailler sur la capacité à prendre des décisions. Ayant des lacunes dans ce domaine, un stage en autonomie presque complète permettra de développer ce point. De plus, ce stage a pour but de m'aider à déterminer mon orientation professionnelle, savoir si le domaine de l'urbanisme me correspond et si je pourrais m'y épanouir. Les objectifs de ce stage sont donc multiples, tant au niveau professionnel qu'au niveau personnel, ce stage a pour finalité d'approfondir mes connaissances, de les mettre en pratique, et de développer mon projet professionnel.

Dans le contexte de la réalisation d'un stage en bureau d'études spécialisé dans l'urbanisme, mes principales missions ont été la réalisation de différentes pièces composant les documents d'urbanisme. Nous nous intéresserons dans ce rapport à comment appréhender un territoire sous différents angles grâce à l'élaboration de documents d'urbanisme. Nous verrons dans un premier temps l'entreprise et son secteur d'activité, puis le cadre du stage, la présentation des missions, de leurs déroulés et des livrables ainsi que leur analyse comparée. Enfin, nous nous intéresserons à un retour réflexif de l'expérience constitué d'une analyse critique des rendus et du déroulé du stage.

L'entreprise et son secteur d'activité

A. Le secteur de l'Urbanisme

L'urbanisme est défini comme l'ensemble des sciences, des techniques et des arts relatifs à l'organisation et à l'aménagement des espaces urbains, en vue d'assurer le bien-être de l'homme et d'améliorer les rapports sociaux en préservant l'environnement [1].

« Les clefs de l'urbanisme sont dans les quatre fonctions : habiter, travailler, se recréer, circuler » Le Corbusier, Charte Ath. 1957

Historique du secteur

La théorisation de l'urbanisme naît dans un contexte historique de révolution urbaine et industrielle. Ce nouvel environnement au milieu du XIXe siècle a fait naître de nouvelles façons de vivre, en partie dues à l'exode rural qui a vidé les campagnes d'Europe [2]. En effet, ces nouvelles populations arrivant dans les villes ont dû improviser pour se loger, ce qui a fait naître des « petits centres de production manufacturière et de faubourgs avec une absence totale de réseaux de bases (égouts, aqueducs) » [2]. C'est Ainsi, en analysant l'organisation insalubre qui se met en place dans les faubourgs, qu'une analyse critique et des théories sur la ville apparaissent [3].

C'est ainsi que pour la première fois, le mot « urbanisme » est apparu : Idelfonso Cerda a inventé le mot urbanisme en 1867 dans son ouvrage « La théorie générale de l'urbanisation ». Il a en effet tenté pour la première fois de donner à l'aménagement concerté de l'espace le statut de science, il a mis en avant les problématiques de logements et de circulation dans les grandes villes [4]. Il avance une démarche critique et une analyse rigoureuse des difficultés et des besoins des populations de la ville incluant ainsi les préoccupations pour l'habitat et les réseaux [2].

De nombreuses définitions de l'urbanisme ont ensuite été créés au fil des années, comme celle du français Pierre Lavedan en 1926 : « Étude générale des conditions et des manifestations d'existence et de développement des villes ». L'urbanisme ainsi conçu embrasse toutes les disciplines : histoire, géographie, géologie, sociologie, droit, art [5].

S'ensuivent de nombreuses avancées en termes d'urbanismes comme la réorganisation du Paris intra-muros par le Baron Haussmann, ou encore l'urbanisme vertical (comme Le Corbusier) avec la création de barres et de tours à travers les grandes villes. Cet urbanisme est contesté dès les années 70 en France (les grands ensembles sont des échecs où sont parquées les populations trop nombreuses et souvent démunies [2]).

Le métier d'urbaniste est né en France en 1953, date à partir de laquelle l'urbanisme a été enseigné à l'École des Beaux-Arts de Paris.

Dans les années 60, l'urbanisme est d'abord un secteur opérationnel, en effet, un besoin de construction de nombreux logements entraine la construction de ZUP (Zone Urbanisation Prioritaires) : on voit apparaitre les grands ensembles, volontés de la Charte d'Athènes. On voit ainsi l'urbanisme se décliner en 4 grands principes : habiter, travailler, se recréer, circuler. Ces principes sont déclinés en zonages, les lieux de travail, d'habitat, de consommation, qui sont contraires à la logique de la ville traditionnelle où il existe une mixité des pratiques. On a donc une approche autoritaire, une vision sectorielle des problématiques et des fonctions [6].

Le secteur de l'urbanisme aujourd'hui

L'urbanisme est un secteur pluridisciplinaire qui comporte de nombreuses sciences et politiques telles que l'architecture, la géographie, les sciences politiques et la gestion des politiques publiques, le droit, la sociologie... Cette liste non exhaustive permet de rendre de compte de l'aspect pluridisciplinaire du métier d'urbaniste.

Le PLU est apparu en 2000 et a modifié le marché de la planification. Le marché a évolué avec une nouvelle législation qui a demandé plus de champs de compétence et plus de précision. L'apparition des intercommunalités et de la réalisation de PLUi a rebattu les cartes : l'élaboration des PLUi demande beaucoup plus de travail et dans un même temps, les intercommunalités ont connu des restrictions budgétaires et donc le budget accordé aux projets a diminué. Il a fallu trouver le juste équilibre entre la charge de travail et le budget accordé aux bureaux d'études. Le secteur de l'urbanisme au XXI^e siècle a subi plusieurs crises, notamment dû aux crises économiques de 2008-2009 et en 2013-2014. « De nombreux bureaux d'études ont dû fermer boutique » sic Candie Delmont, urbaniste au Créham.

Le marché des études urbaines est monopolisé par une demande émanant des collectivités territoriales. En effet, les demandes proviennent majoritairement du secteur public : collectivités locales, établissements publics de coopération intercommunale, établissements publics fonciers et d'aménagements locaux, sociétés locales d'aménagement, mais aussi agences d'urbanisme et services de l'État (Dubus, 1999 ; Roux, 2003) [7]. Ainsi, on a 70 % des commandes de prestations émanant des collectivités locales, 15 % des services de l'État et 10 % d'organismes affiliés au secteur public, et seulement 5% de privés [8].

Ainsi, les bureaux d'études de conseil en urbanisme ont aujourd'hui la mission de satisfaire des besoins d'expertise des collectivités locales ainsi que garantir et procurer aux demandeurs des ressources nécessaires pour accéder aux commandes publiques [7].

B. L'entreprise

Le Créham s'est formé en 1985, c'est une entreprise qui est à l'origine filiale de la caisse des Dépôts et Consignation. C'est aujourd'hui une SARL au capital social de 75.000 euros constitués d'une équipe pluridisciplinaire de 8 personnes. Le Créham mène, depuis 1985, des missions d'études, d'assistance et de conseil pour le compte de collectivités publiques et parapubliques (Communes, Communautés de Communes et d'Agglomération, Conseils Départementaux et Régionaux, services de l'État, Sociétés d'Economie Mixte, Organismes de logement social, Aménageurs privés...) dans le Grand Sud-Ouest (Nouvelle-Aquitaine et Occitanie).

Le bureau d'études se situe à l'est de la ville de Bordeaux, 202 rue d'Ornano, à 5 minutes en moyenne du centre-ville à vélo. Les locaux sont partagés avec plusieurs entreprises et le bureau du Créham se situe au deuxième étage.

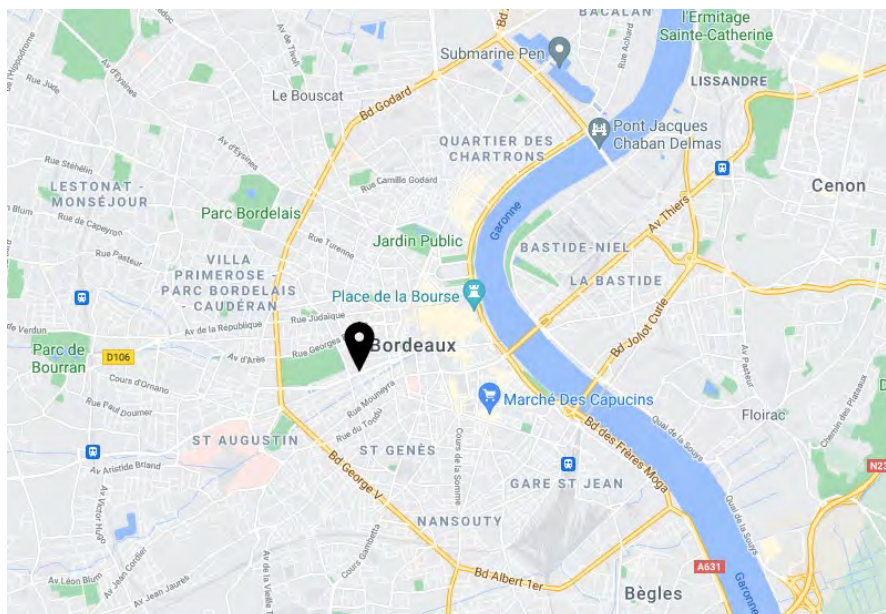


Illustration 1 : Localisation du bureau du Créham

Source : Google Image

Cabinet pluridisciplinaire d'urbanisme, paysage, sociologie et développement local, le Créham mène des missions dans plusieurs domaines. On compte parmi ces domaines, la stratégie et la planification territoriale (SCOT, PLU(i)...), l'urbanisme opérationnel (habitat, activité économique, équipements...) en passant par l'AMO création et suit des opérations (ZAC, lotissements, PAE, PUP...) de la programmation, l'aménagement et maîtrise d'œuvre urbaine, les montages financiers, l'assistance en régie, la concession d'aménagement. Le bureau participe aussi à l'aménagement d'espaces publics (voiries, places, parcs, jardins...) en réalisant des études et maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère. Le cabinet travaille sur des thématiques d'habitats (PLH, études de marché, MOUS d'opération rénovation, ...), de développement social urbain (Politique de la Ville, opération de Rénovation Urbaine, projets intégrés de territoire) en réalisant des études, de l'AMO et des évaluations. Les autres thématiques abordées sont les politiques sociales et services à la population, en effet, le bureau travaille sur des politiques enfance jeunesse, des schémas de services, des politiques scolaires en réalisant des diagnostics, des évaluations et des schémas de développement. La thématique des déplacements est aussi abordée (PDU ou plans cyclables) avec la participation à l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, des enquêtes de comportements, etc. Tous ces domaines sont abordés dans une optique de développement durable appliqué à la planification et à l'aménagement opérationnel. De plus, le bureau travaille aussi sur des thèmes de démarches participatives et de concertations.

Le Créham possède aussi une expertise en aménagement et développement durable. L'entreprise a développé une méthodologie et une expérience reconnue dans la mise en œuvre des démarches d'Aménagement et de développement durables : concertations participatives, approche environnementale de l'urbanisme, Écosites, Écoquartiers, aménagement de qualité environnementale.

L'équipe s'appuie sur des référentiels méthodologiques opérationnels et environnementaux, acquis au travers de plusieurs formations spécifiques telles que :

- La Formation Conception des Écoquartiers (Ecole des Ponts et Chaussées),
- La Formation Approche Environnementale de l'Urbanisme et guide de réussite des projets d'urbanisme (ADEME),
- La Formation Espaces vert et Aménagement Durables en milieu urbain (Ecole des Ponts et Chaussées),
- La Formation Démarche « Qualité Environnementale » (Ecole Ponts et Chaussées).
- La Formation Gestion intégrée de l'eau : dimensionner, mettre en œuvre et entretenir les techniques alternatives aux réseaux (Ecole des Ponts).

L'entreprise possède aussi des compétences dans la conduite et l'animation de démarches participatives. En effet, l'élaboration de projets durables et innovants a renforcé la nécessité des démarches de concertation et de participation, en associant les acteurs publics et privés. L'équipe du Créham, qui est pluridisciplinaire, a capitalisé une expérience solide et diversifiée, notamment à travers l'expertise de la psychosociologue en matière de démarches participatives appliquées aux différents domaines d'activité du Créham.

Le bureau d'études agit aujourd'hui aux niveaux local et inter-régional. Selon les missions, il arrive que l'entreprise mobilise un réseau de partenaires dotés de compétences complémentaires (dépend des besoins des missions). En effet, le partenaire principal, est BKM qui intervient sur les thèmes de l'écologie, l'environnement et le paysage.

Il y a deux directeurs d'études associés, qui sont tous les deux architectes-urbanistes :

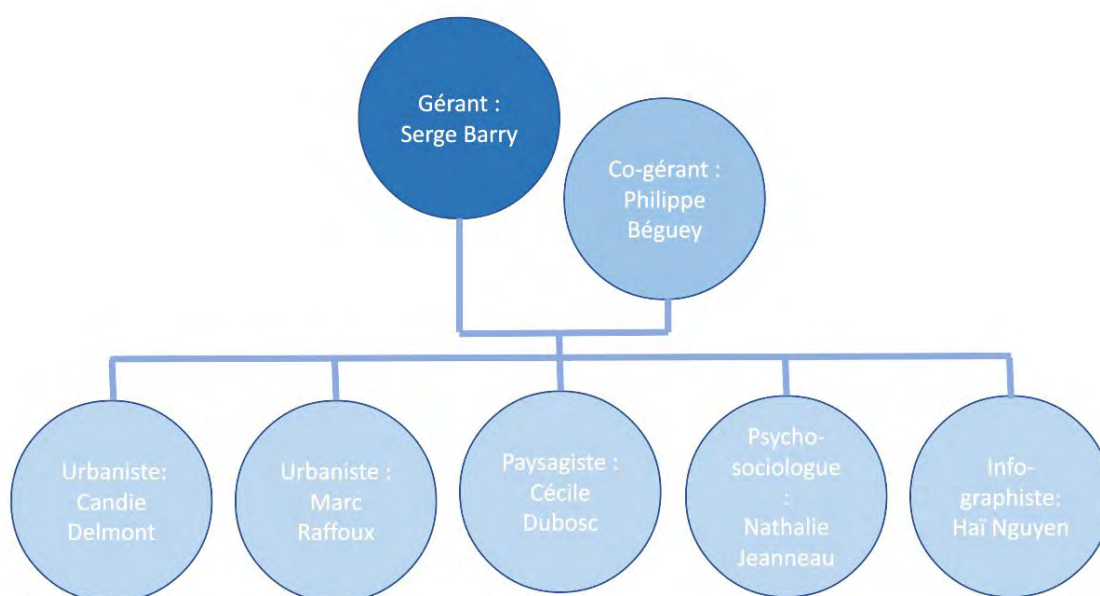


Illustration 2 : Organigramme de la société

- Serge Barry, diplômé Architectes DPLG et Urbaniste (gérant) : Responsable du pôle planification et aménagement du territoire, développement urbain et urbanisme opérationnel
- Philippe Beguey, diplômé Architecte DPLG et Urbaniste ; Responsable du pôle projets urbains, requalification des villes et quartiers, mobilités durables et aménagement d'espaces publics.

Chargé d'étude et techniciens de projets :

- Paysagiste conceptrice : Cécile Dubosc
- Psychosociologue : Nathalie Jeanneau
- Urbanismes (Aménagement, habitat, socio-économie) : Marc Raffoux et Candie Delmont
- Urbaniste, infographiste : Hai Nguyen

Secrétariat d'agence : Geneviève Borliachon, qui est actuellement en réorientation professionnelle.

Le Créham fait souvent appel, suivant les différentes missions pour lesquelles le bureau est mandaté, à des consultants experts. Ces consultants sont, pour la partie ingénierie environnementale et écologie BKM environnement, pour les études d'ingénierie VRD VIA Infra, pour les expertises en commerce, AID Observatoire et enfin des juristes avec l'entreprise Groupe BFC Avocats (droit public, urbanisme, fiscalité). Pour chaque mission, un responsable est identifié au sein du Créham, qui conduit et coordonne une équipe pouvant regrouper le cas échéant des experts associés (ingénieurs VRD, ingénieur écologue, juristes, etc.).

Concernant les moyens techniques et matériels, l'entreprise dispose d'un matériel informatique, structuré en réseau, et d'applications professionnelles permettant notamment la conception et le dessin assisté par ordinateur, le traitement d'images ainsi que la gestion d'enquêtes. La mise en œuvre conjointe de ces différents outils permet la conception et la création de projets graphiques complexes.

3. Le cadre du stage

A. Fonctionnement du service : description du service urbanisme de l'entreprise

Le service dans lequel j'ai effectué le stage est le service urbanisme. Composé de deux urbanistes, Marc Raffoux et Candie Delmont. Marc Raffoux dispose d'une expérience d'une vingtaine d'années et Candie Delmont d'une quinzaine d'années en matière d'étude, de conduite et de suivi de démarches de planifications territoriales et de projets de territoires. Ils assurent généralement des rôles de Chef de projet dans l'élaboration des PLU par exemple. En effet, ils contrôlent la coordination générale des projets, comprenant les relations continues avec les référents et élus de la commune ou collectivité, les partenaires associés, la circulation des informations et données recueillies, la vérification de la cohérence et des validités juridiques des différentes propositions et productions.



Illustration 3 : Schéma d'aménagement de la ZAC de Naintré

d'urbanisme tels que les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), les Plan Locaux d'Urbanismes (PLU et PLUi), de Cartes communales et aussi sur la réalisation de plans de références, de suivi de permis. Ils interviennent aussi sur des missions mixtes comme l'accompagnement d'une commune dans un projet sociétal et social, ou encore des études spécifiques comme un cadrage du marché de l'immobilier, de marché économique, ... L'élaboration de procédures d'aménagement concerté (comme le montage de dossier administratif), ou encore l'assistance au permis de construire : la commune envoie les projets de permis de construire, le bureau d'études donne un avis en termes légal par rapport aux prescriptions urbanistiques, mais aussi qualitativement sur la philosophie d'aménagement de la zone (il existe une certaine harmonie à respecter que l'on ne peut pas forcément inscrire dans les règlements). De plus, il arrive que certains projets sortent du cadre habituel comme une étude sur l'éradication du moustique tigre en Gironde, en effet, le pôle urbanisme du Créham est intervenu sur le volet de cadrage territorial du projet en collaboration avec un bureau d'études environnementales.

Dans un ordre chronologique, le cabinet a réalisé dans les années 1990 et 2000 de nombreuses études pour la réalisation des ZAC et de lotissement. En commençant par des études de faisabilité, des études pré-opérationnelles et opérationnelles comme des études de développement sur un secteur concernant l'habitat et l'économie, dégager les contraintes sur un secteur, les enjeux, les plans de financement. Puis, dans un second temps, il y a la suite de l'étude de faisabilité, des procédures d'aménagement de lotissement, des ZAC avec la réalisation de dossier avec des étapes cadrées par le code de l'urbanisme et de l'environnement. Ces études de procédure durent plusieurs années et ne sont plus réalisées par le bureau du Créham aujourd'hui.

Aujourd'hui, le secteur est créé, l'aménagement routier de ces zones est fait, les projets sont viabilisés, les réseaux VRD sont réalisés. L'intervention du bureau d'études est donc à une échelle différente. Ils réalisent du suivi en matière de permis de construire et du suivi sur des secteurs complexes, c'est-à-dire, si le projet se développe dans les normes qui ont été fixées. Plusieurs exemples de réalisations : ZAC de Canéjan, Suivis de permis à Naintré la ZAC de la Marmour, Lotissement à Chancelade...

Le service fonctionne par réponse à des appels d'offres proposés par des collectivités dans la plupart des cas, il est aussi possible que le cabinet soit directement sollicité par des collectivités grâce à du bouche-à-oreille. Certains anciens clients font aussi directement appel au service du Créham, car une certaine confiance s'est instaurée.

Un appel d'offres est « une consultation lancée par un acheteur public. C'est une procédure spécifique à laquelle l'acheteur peut (et même souvent) « doit » recourir. » francemarchés.com. Un appel d'offres commence à partir du moment où il y a la publication de l'Avis d'Appel Public à la Concurrence. Cet avis permet donc aux entreprises de connaître les besoins de l'acheteur public. À partir de cette publication, n'importe quelle entreprise peut déposer sa candidature au projet. Il existe des seuils obligeant les acheteurs publics à réaliser un appel d'offres, mais aussi des seuils de publicité. Ces seuils permettent d'égaliser les appels d'offres. « C'est le montant du marché qui définit s'il suivra une procédure adaptée ou une procédure formalisée. C'est également selon ces procédures que la publicité doit être appliquée » libel.fr. Les seuils varient d'une année à l'autre, en 2021, les marchés en dessous de 40.000€ HT ne sont pas dans l'obligation de publicité ou de mise en appel d'offres. Cependant, certaines collectivités où acheteurs publics ont pris « l'habitude » de vouloir consulter par des procédures d'appels d'offre alors qu'elles ne sont pas obligées (marchés en dessous des 40.000€ HT). De plus, il existe des seuils de dématérialisation (avis, DCE, attribution) qui sont aussi à 40.000€ HT.

La réponse aux appels d'offres peut se solder directement par une réponse positive, une sélection directe du cabinet ou bien par une audition orale. Le Créham, que ce soit pour son pôle urbanisme ou aussi les autres secteurs de l'entreprise, passe ainsi la plupart du temps par des participations à des appels d'offre pour la réalisation de leurs projets.

4. Présentation des missions

Différentes missions ont été réalisées dans le cadre de ce stage. Centrées sur plusieurs études urbanistiques différentes, ces études ont eu pour objet de me familiariser et d'étudier différents aspects de l'urbanisme. Nous verrons comment, à travers plusieurs missions et différentes approches, appréhender un territoire du point de vue de l'urbanisme. Plusieurs tâches ont été réalisées, sous diverses approches et plusieurs objectifs, permettant ainsi à ce stage d'être complet. En effet, il n'y avait pas d'exercice principal mais plusieurs missions permettant ainsi de balayer un certain nombre de compétences de l'urbaniste. En effet, avoir plusieurs rôles donne la possibilité de voir tout un panel d'approches afin de diagnostiquer et d'étudier un territoire. Ainsi, les tâches qui m'ont été attribuées m'ont permis de comprendre comment fonctionne un territoire, comment l'étudier sous des approches variées.

Les missions effectuées durant ce stage ont été approchées par différentes méthodologies, et à diverses échelles temporelles. Nous verrons dans cette partie le descriptif des travaux effectués ainsi que les multiples objectifs attendus.

Dans un premier temps, j'ai été mandaté pour réaliser deux missions à court terme. En effet, il fallait répondre dans les deux semaines à un appel d'offres pour la réalisation d'un PLU sur deux territoires communaux. L'apport d'éléments présentant les principales caractéristiques de ces deux

territoires tels que sa situation, ses équipements et services, le type d'habitat, son patrimoine, ses caractéristiques particulières, etc. Ces deux missions concernaient deux communes rurales, Sainte-Hélène (33480) et Soussans (33460) situées toutes les deux dans le territoire du Médoc à proximité de Bordeaux. Le but de ce premier travail était de réaliser des cartes, des photos et des analyses succinctes sur les deux territoires communaux.

Trois missions à moyen terme ont ensuite été réalisées. Ces missions entraient dans le contexte d'élaboration de documents d'urbanisme.

Premièrement, une contribution aux études de diagnostic de territoires intercommunaux a été réalisée. Le but de cette mission était de participer à l'étude des morphologies urbaines dans le cadre de la loi Élan. Elle a été réalisée sur le territoire de la communauté de communes Maremne - Adour-Côte-Sud. Cette participation avait pour objectif de réaliser un inventaire des équipements et services du territoire afin de caractériser les morphologies urbaines : ville, village, Secteur Déjà Urbanisé (SDU).

Dans un second temps, la participation à deux missions différentes pour un même territoire, celui de la communauté de communes de Côte Landes Nature. Les deux missions pour ce même territoire ont été la réalisation d'un diagnostic, en vue de l'élaboration du PLUi, du volet « Déplacements, réseaux de voies, des transports et des mobilités » et l'évaluation de « la capacité d'accueil du territoire ».

La première mission a pour but de réaliser un inventaire et un diagnostic complet des différentes composantes du déplacement sur la communauté de communes. Ce diagnostic comprend ainsi l'analyse des différents réseaux routiers et de la circulation automobile, des transports collectifs et des déplacements mutualisés, des déplacements doux et des réseaux cyclables ainsi que la caractérisation de la demande en déplacements sur le territoire.

La seconde mission a eu pour but de développer une méthodologie pour caractériser la capacité d'accueil d'un territoire. En effet, la loi littorale oblige maintenant les communes littorales à établir la capacité d'accueil de leur territoire. C'est une notion peu investie dans les documents d'urbanisme mais obligatoire, qui évalue la capacité d'accueil reposant sur des notions de capital et de ressource. Le but de cette mission était de réaliser une méthodologie aboutissant à un outil ludique, permettant d'analyser et d'évaluer la capacité d'accueil sur toutes les communes de Côte Landes Nature, élargissant ainsi le champ d'évaluation à des communes non-littorales mais situées en arrière littoral. Cette mission demandait plus de travail, car seule une méthodologie existait pour la réalisation de cette évaluation. La méthodologie en question est un guide pratique très détaillée sur la façon de mesurer la capacité d'accueil d'un territoire littoral. Ma mission a pour objectif de simplifier cette évaluation tout en l'étendant à des territoires non-littoraux.

Enfin, une mission à long terme était à réaliser : l'élaboration du Rapport de Présentation (Diagnostic/enjeux) de PLU de Soussans.

Courant mai, la réalisation du diagnostic de la commune de Soussans (située dans le Médoc) pour l'élaboration de PLU a été réalisé. En effet, ayant eu une réponse positive de la commune, le Créham a été mandaté pour élaborer le PLU. Ayant déjà travaillé sur le territoire en début de stage pour participer à la réponse à l'appel d'offres de la commune, Mr Raffoux et Mme Delmont se sont naturellement portés vers moi pour réaliser une partie du diagnostic du territoire. Ce diagnostic

comprend toutes les parties relatives à l'élaboration du rapport de présentation (donc diagnostic et enjeux) du PLU. Ce rapport doit donc permettre de comprendre le territoire avec une description des enjeux, des forces et faiblesses de la commune, validée avec les élus. Le rapport de présentation est la première pièce de la rédaction d'un PLU. Il va permettre de réaliser toute l'analyse pour l'élaboration du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) qui doit inscrire les grandes orientations en matière de démographies, habitats, réseaux etc., puis doit ensuite permettre l'élaboration des pièces réglementaires à savoir le cadastre et le règlement. La rédaction de ce rapport a donc pour but de permettre de justifier les choix d'orientation pour le PLU.

De plus, des journées de terrains ainsi que la participation à une réunion de présentation du travail ainsi que des objectifs d'un PLU avec les élus de la commune ont été organisés. La réalisation de ce diagnostic est très complète car on appréhende le territoire de différentes façons avec le diagnostic économique et de l'habitat du territoire. On va ainsi étudier les tendances et structures démographiques, l'évolution et les caractéristiques de l'habitat, les activités économiques et l'emploi sur le territoire, les équipements et services, les déplacements et infrastructures ainsi que les paysages naturels et urbains de la commune. Ainsi, le but de cette mission est de me permettre de développer plusieurs approches et de voir plusieurs jalons dans l'étude d'un territoire : la réponse à un appel d'offres se soldant par un résultat positif, la réalisation d'un diagnostic complet d'un territoire, la participation à une réunion d'introduction au PLU, ainsi qu'une étude de terrain. La pratique du terrain permettant d'affiner la perception d'un territoire.

En plus des principales missions, j'ai réalisé de nombreuses missions accessoires sous la demande de différents services (psycho-sociologue, urbanistes...). De nombreuses aides en cartographie SIG ont été réalisés et ont permis de faciliter le travail de mes collègues. Plusieurs analyses et synthèses de données pour des diagnostics socio-démographiques ont été réalisés. Parmi les missions accessoires réalisées durant ce stage, plusieurs missions ont été plus importantes :

- La mise à jour d'un diagnostic socio-économique et d'habitat pour la communauté de communes des Coteaux et Landes de Gascogne. Ce diagnostic réalisé en 2015 a pu être mis à jour avec les nouvelles données INSEE et Sitadel existantes. Les données Sitadel, utilisées dans plusieurs diagnostics, permettent de connaître le nombre exact de logements commencés ou autorisés des 10 dernières années sur des communes spécifiques ou des communautés de communes.
- La réalisation du diagnostic du secteur du tourisme participant au diagnostic économique de la communauté de communes de Côte Landes Nature. Ce projet est dans la continuité du diagnostic de Déplacements et mobilité réalisé et présenté dans ce rapport. Plus succinct, il développe néanmoins tous les points importants afin de qualifier la branche touristique de la communauté de communes. Il retrace et développe la structuration de la branche touristique, les caractéristiques de la saison touristiques 2020, les principales offres touristiques sur le territoire ainsi que les capacités d'hébergement et une attention particulière a été portée sur le problème de l'hébergement saisonnier présent sur le territoire.
- La réalisation du diagnostic habitat et bâti de la commune de Saugnac-et-Muret dans les Landes dans l'objectif de créer le plan de référence de la commune. Cette mission fut la dernière réalisée durant ce stage, elle a eu pour objectif d'analyser le secteur de l'habitat sur la commune en traitant des thématiques différentes : diagnostic démographique, l'offre d'habitat présente sur la commune,

le marché immobilier sur les 3 dernières années (avec une analyse de la Demande de Valeur Foncière et la réalisation de cartographies), la qualification du marché de l'habitat sur la commune (contact avec différentes agences immobilières de la région pour dialoguer avec eux sur le marché présent sur la commune et leurs avis), la vacance et la comparaison avec le développement des communes similaires adjacentes.

- La réalisation de l'inventaire d'équipements et service de la communauté de communes de Marenne Adour-Côte-Sud. Cette mission concernait le territoire de la communauté de communes de Marenne - Adour-Côte-Sud située dans le département des Landes au sud de la communauté de communes de Côte Landes Nature. Dans le but de réaliser un diagnostic des morphologies urbaines de la communauté de communes située dans les Landes, une analyse et un inventaire détaillé des services, commerces et équipements furent nécessaires. Ma contribution pour cette mission reste cependant accessoire, seule l'aide concernant la réalisation de l'inventaire a été faite. En effet, la définition des différentes communes en Agglomération/Village/Secteur Déjà Urbanisé a été faite par M. Raffoux. Cette mission a donc été nécessaire pour l'aider dans son travail. Afin de réaliser cet inventaire, un travail de repérage à partir de photos aériennes et d'internet m'a permis de recenser et de localiser sur QGIS la totalité des équipements de chaque commune (mairies, gendarmerie, bibliothèque, salle des fêtes, écoles...), ses services et commerces (poste, restaurants, magasins de prêt à porter...). Le but de cette identification est de pouvoir définir les secteurs attractifs de chaque zone urbaine et en fonction des équipements et services identifiés, de pouvoir classer les bourgs, les communes en différentes catégories.

5. Présentation du déroulé des missions

Afin de répondre aux différentes missions, plusieurs méthodologies de travail ont été appliquées. Pour organiser les différentes tâches, plusieurs jalons ont été posés. Dès le début de ce stage, une fiche présentant les différentes missions ainsi que des dates butoirs m'a été présentée. Cette fiche s'organiser en trois parties :

- Les missions à courts termes
- Les missions à moyen termes
- Les missions à long termes

Il était ainsi plus simple d'avoir une vue d'ensemble sur les différentes échéances et projets qui m'ont été donnés à réaliser. Mon stage s'est donc réalisé en plusieurs temps avec différentes missions et différentes échéances me permettant d'organiser mon temps de travail. De plus, plusieurs missions se sont ajoutées à cette liste au fil du temps mettant ma capacité d'organisation à l'épreuve.

A. Le déroulé des missions à court terme

Dans un premier temps, la réalisation des deux missions à court terme a été faite. Il était donc demandé de participer à l'élaboration, pour deux communes rurales, de la réponse à l'appel d'offres pour la création du PLU. Il est important de noter que le travail réalisé pour cette mission est souvent moins développé dans les réponses aux appels d'offres par manque de temps des équipes. En effet, des études de terrain et des analyses du territoire sont souvent mises de côté ou assez succinctes.

Les deux communes étudiées se situent dans le Médoc, au nord de Bordeaux dans le département de la Gironde.

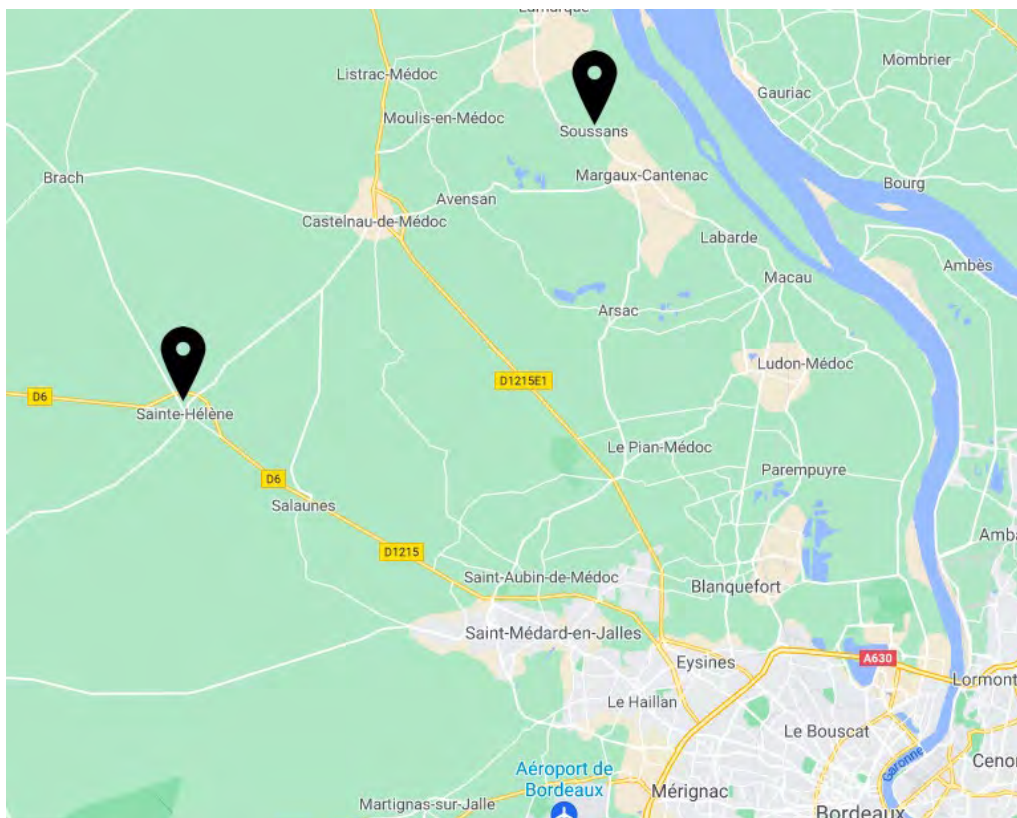


Illustration 4 : Localisation des projets

Source : Google maps

Dans un premier temps, il était nécessaire d'étudier le territoire afin d'élaborer une présentation des communes et d'avoir une vue d'ensemble des informations relatives au territoire étudié. Une étude des deux communes a donc été faite en recherchant des informations sur la localisation, la topographie, les données socio-démographiques (INSEE) du territoire. Après avoir étudié les différentes forces et faiblesses du territoire à partir des informations trouvées sur internet, une étude plus poussée a été nécessaire.

Après quelques jours, j'ai pu réaliser une étude de terrain sur les différents territoires communaux. Celle-ci a été réalisée sur une journée entière : une demi-journée par commune. L'étude de terrain est nécessaire afin de se rendre compte du territoire étudié, de la morphologie de la commune, de ses paysages, de ses atouts et faiblesses. Cette journée a permis de prendre différentes

photos qui permettront d'illustrer la partie de présentation des caractéristiques du territoire. Il fallait se positionner en tant qu'habitant de la commune, et présenter le territoire tel qu'il est aux yeux des riverains : équipements présents, services et commerces, paysages, points forts du patrimoine etc.

Enfin, la rédaction de la présentation des deux communes a été réalisée, avec un apport d'éléments photographiques, de cartes et d'analyses succinctes des deux territoires. Le déroulé de cette mission s'est donc fait en 3 temps : étude du territoire à partir d'éléments trouvés sur internet, étude du territoire par une mission de terrain et rédaction des deux présentations de communes à partir de tous ces éléments. Le résultat de la réponse des deux appels d'offre a été donné trois semaines après le dépôt des dossiers. Pour la commune de Soussans (33460), la réponse a été positive, le bureau du Créham a été mandaté pour la réalisation du PLU de la commune. Ainsi, se découle de cette première mission une seconde, qui sera la réalisation du diagnostic d'urbanistique et territorial. Pour la seconde commune de Sainte-Hélène, le bureau a été sollicité pour une audition. Il s'est avéré que le travail fourni pour la présentation de la commune a été déterminant dans le choix de sélection du bureau d'études pour l'audition. En effet, les élus de la commune ont été sensibles au travail fourni, montrant une implication du bureau d'études dans l'étude de la commune. À la suite de l'audition qui s'est déroulé environ un mois après le dépôt du dossier, la commune de Sainte-Hélène s'est portée vers un autre bureau d'études pour la réalisation de son PLU. La raison principale était le prix du devis, le bureau d'études choisi avait proposé un prix inférieur à celui du Créham et a donc été choisi.

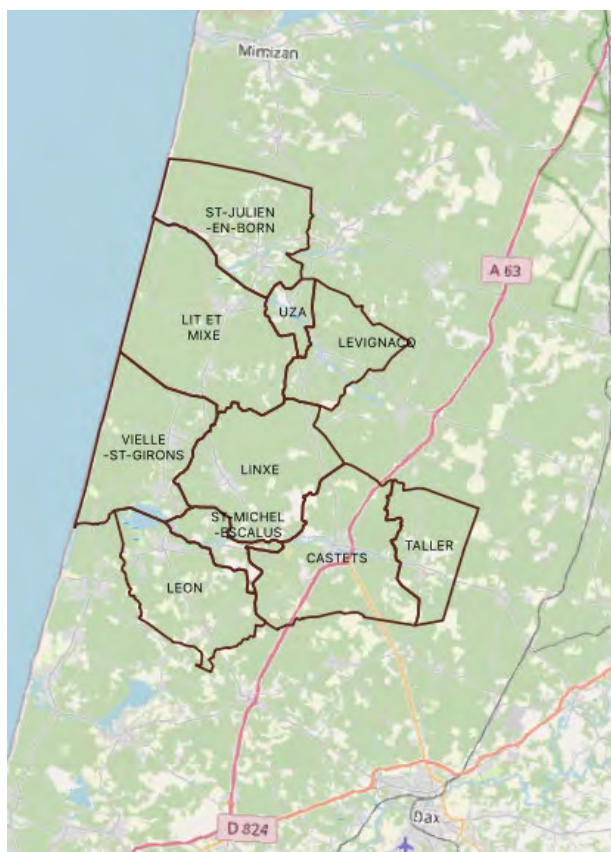


Illustration 5 : Localisation et délimitation des communes de Côte Landes Nature

Source : fond de carte OpenStreetMaps

B. Le déroulé des missions à moyen termes

Tout d'abord, deux missions à moyen terme m'ont été confiées sur le même territoire : la rédaction du diagnostic de déplacement réseaux de voies, des transports et des mobilités ainsi que la réalisation de l'évaluation de la capacité d'accueil du territoire. Ces deux projets ont été réalisés sur la communauté de communes Côte Landes Nature situé dans le département des Landes en Nouvelle-Aquitaine, au sud de Mimizan et au nord de Dax.

La réalisation du diagnostic « Déplacements réseaux de voies, des transports et des mobilités »

L'élaboration de ce diagnostic a pour objet de participer à une mission commanditée par la communauté de communes de Côte Landes Nature. En effet, le but de cette commande était de réaliser un diagnostic de la commune dans le but de réaliser un PLUi par la suite. Un second appel d'offre qui s'ouvrira en juin aura pour but de sélectionner un bureau d'études pour la réalisation du PLUi en s'appuyant sur le travail de diagnostic déjà réalisé.

La réalisation de ce diagnostic s'est faite sur plusieurs semaines. En effet, ce volet est très important pour caractériser un territoire. Il permet d'établir l'architecture du réseau de déplacement, les différentes voies de transport, l'offre et la demande, ainsi que l'étude des déplacements domicile-travail du territoire.

Afin de réaliser ce diagnostic, j'ai pris appui sur un autre diagnostic déjà réalisé par le bureau d'études qui m'a servi de base de travail. Comportant de nombreuses sections bien différentes et ayant des objectifs en matière de date de rendu, j'ai posé des jalons à différentes étapes afin d'être organisé dans la réalisation de cette mission. Ainsi, la réalisation de quatre sections différentes a été faite. En matière d'organisation, les sections étant plus ou moins longues et la date de rendu assez lointaine, je me suis permis de fixer pour objectif une section réalisée par demi-semaine (soit environ 3 jours par sections).

En vue de réaliser cette tâche, plusieurs méthodologies ont été appliquées suivant les sections. La mission s'est donc déroulée en plusieurs temps avec plusieurs formes de données servant de base pour le diagnostic. Des recherches ont été menées sur internet à l'aide de base de données (INSEE, DDT, Département des Landes etc.). En effet, les différentes informations nécessaires à la réalisation de ce diagnostic ont été prélevées sur les nombreuses bases de données, mais aussi sur des documents envoyés par la communauté de communes.

Ce travail s'est donc déroulé en plusieurs temps avec différentes formes de rendus : analyse de données (tableaux, calculs, données brutes), différentes cartographies (carte de flux, de capacités en stationnement etc.).

La réalisation de l'évaluation de la capacité d'accueil du territoire

La réalisation de cette mission a permis de développer une approche différente des précédentes. En effet, afin de répondre aux missions précédentes, des recherches informatiques, des analyses de données ont été nécessaires. L'évaluation de la capacité d'accueil du territoire a demandé une approche nouvelle et différentes des autres missions effectuées.

L'élaboration de l'évaluation de la capacité d'accueil nécessite plus de recherches afin d'établir une réelle méthodologie. Cette notion définie dans les documents d'urbanisme est inhérente aux territoires littoraux. Elle doit permettre d'évaluer la capacité d'accueil d'un territoire littoral à accueillir de nouvelles populations temporaires ou permanentes sans pour autant mettre en péril les différentes ressources de celui-ci. La difficulté ici est de développer une méthodologie simple d'évaluation de cette capacité d'accueil, applicable au territoire de Côte Landes Nature. Il n'existe à l'heure actuelle aucun protocole précis permettant de réaliser cette évaluation. La notion étant encore floue dans les textes de loi mais présente dans la loi littorale, il est nécessaire de l'évaluer pour la réalisation du PLUi du territoire.

Dans un premier temps, un vrai travail de recherche a été réalisé. En effet, pendant près d'une semaine, la lecture de rapports, d'articles scientifiques, de textes de loi a été réalisée. Un guide pratique présentant l'évaluation de la capacité d'accueil et de développement des territoires littoraux a permis de développer l'évaluation de la capacité d'accueil du territoire de Côte Landes Nature. Cette première étape de recherches, de lecture et d'analyse de documents m'a aidé à cerner le sujet. Mr Raffoux, mon maître de stage, n'avait pas vraiment d'idée précise sur le sujet, et ne savait pas comment évaluer cette capacité ni à quoi allait ressembler le rendu de ce travail.

La seconde partie du déroulé de cette mission a été de travailler à l'élaboration d'une méthodologie, d'un outil, permettant d'évaluer la capacité d'accueil d'un territoire. La difficulté ici était que le guide pratique aborde une façon très détaillée et très développée d'évaluation de cette notion. En effet, la mission qui m'a été confiée était d'apporter une méthode simple d'évaluation, accessible à tous. De plus, le guide pratique indiquait comment réaliser l'évaluation de la capacité d'accueil d'un territoire littoral, cependant, la communauté de communes étudiée était composée de 10 communes dont seulement 4 littorales. La commande du territoire visait à élargir cette notion de capacité d'accueil littorale à toutes les communes (6 communes arrière-littorales). L'adaptation, la simplification et la synthèse de la méthode du guide pratique ont donc été nécessaires pour réaliser cette mission.

Cette mission s'est déroulée sur plusieurs mois de travail. En effet, la mise en place d'un tableau de critères et d'étude a été réalisé. Ce tableau a été retravaillé plusieurs fois avec l'aide de Mr. Raffoux et du cabinet d'étude environnementale BKM pour tous les aspects, critères, et indicateurs écologiques et environnementaux. Une fois mis en place, le tableau regroupant de nombreux indicateurs d'évaluation a été mis sous forme de fiche d'évaluation. Chacune de ses fiches possède de nombreuses informations et permet au territoire, par un code couleur, de connaître la capacité d'accueil de chacune des ressources étudiées. Cette partie s'est déroulée en plusieurs étapes de recherches, d'analyses et d'évaluation. Un travail sur plusieurs semaines a aussi été nécessaire pour cette étape :

- Réalisation des fiches synthèse
- Analyse de données
- Évaluation de la ressource

Cette mission s'est donc déroulée en plusieurs étapes nécessitant des temps d'étude, d'analyse, d'évaluation. D'autre part, l'évaluation de la capacité d'accueil nécessitait de nombreuses mises au point avec Mr. Raffoux, me permettant de retravailler les rendus et résultats, de recadrer les idées et de m'aider à avancer sur les différentes étapes de cette évaluation. La remise en question des différentes avancées est nécessaire à chaque étape ainsi qu'un avis extérieur afin de mieux cibler les attentes du

commanditaire, de m'aider à préciser les idées et à analyser les différentes composantes de cette évaluation.

C. Le déroulé des missions à long termes

Réalisation du rapport de présentation de Soussans

Afin de réaliser le rapport de présentation de la commune de Soussans, une documentation a été nécessaire. En effet, il était indispensable de lire plusieurs rapports différents réalisés par le bureau d'études afin de savoir le contenu d'un rapport. Chaque rapport de présentation est différent, car il tient compte des particularités de chaque commune au cas par cas. Ainsi, un rapport de présentation d'une commune rurale de 1000 habitants sera complètement différent de celui d'une agglomération ou d'une commune littorale etc. J'ai donc pu consulter le rapport de présentation d'une commune assez similaire à Soussans, c'est-à-dire une petite commune rurale d'un peu plus de 1600 habitants ainsi que celui d'une commune un peu plus importante et plus urbaine afin d'avoir une vue d'ensemble du travail à réaliser.

Ainsi, une grande partie du rapport de présentation a pu être réalisée grâce aux informations fournies par l'INSEE (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques). Après avoir recueilli un maximum d'informations concernant les tendances et structures démographiques de la commune, l'évolution et les caractéristiques de l'habitat, les activités économiques et l'emploi ainsi que les équipements et services sur le site de l'INSEE, la deuxième partie de recherches a été réalisée à partir de données renseignées par la commune et internet. Ainsi, les parties concernant le déplacement et les infrastructures ainsi que le paysage naturel et urbain de la commune ont été analysés et travaillés avec des visites de terrains, des recherches internet et des dialogues avec la mairie.

En milieu de parcours, une réunion a été organisée avec la mairie de la commune. La réunion s'est déroulée en présence de Madame la maire, ses adjoints ainsi que le pôle urbanisme de la commune. Accompagnée de Mme Delmont, urbaniste et Mme Christèle Depierris, chef de projet évaluation environnementale dans le bureau d'études environnementales partenaire BKM, nous nous sommes rendus à Soussans. La réunion avait pour but de rencontrer les élus et d'introduire le projet de la réalisation du PLU. En effet, un travail sur 1 an et demi est nécessaire pour la réalisation du projet de PLU, avec plusieurs étapes qui se succèdent. Dans un premier temps, le diagnostic et l'état initial de l'environnement où l'on dégage les enjeux, les forces et faiblesses. Cette étape dure 6 à 7 mois. Dans un second temps la réalisation du PADD où l'on inscrit les objectifs et le fil rouge de développement de la commune, où l'on fixe les objectifs de réduction de la consommation des espaces, cette étape dure 4 mois. Puis la réalisation des pièces réglementaires avec les plans de zonages, les règlements, les OAP (Opération de Zones A urbaniser). Toutes les étapes se font dans un système de concertation avec les habitants et les élus de la commune. Enfin de nombreuses phases administratives, la validation du dossier par les autorités compétentes (l'Etat), la validation en conseil municipal etc. En effet, plusieurs étapes de concertations peuvent être mises en place car elles sont prescrites dans le code de l'urbanisme, les collectivités choisissent celles qu'elles veulent mettre en place. Ainsi, il est possible d'avoir des concertations avec le public de différentes façons : réunions, articles de presse, panneaux d'affichage et de renseignements, documents mis à disposition à la mairie. Puis, un bilan de cette concertation est fait avant la mise en arrêt du PLU avec tous les nouveaux éléments dus à la

concertation, que l'on peut prendre en compte ou non. Dans un second temps, le projet par en consultation par la personne publique (Chambre d'Agriculture, Chambre de Commerce, DDT...). Ils donnent leur avis puis une phase d'enquête est mise en place, le dossier complet est ensuite mis à disposition du public qui peut faire des requêtes. Une fois cette phase de 3 mois passée et le temps de l'enquête publique passée, un bilan est réalisé avec les différentes requêtes auxquelles on donne suite ou non. Il y a un réajustement du document de PLU et c'est cette version finale qui est proposable.

La participation à cette réunion m'a permis de comprendre la volonté, les ambitions et les craintes de la commune et de mieux appréhender la mission de réalisation du rapport de présentation de la commune. En effet, ce rapport vise à présenter la commune sous plusieurs aspects urbanistiques, économiques, paysagers, démographique. À l'aide de cette présentation : les forces, faiblesses, opportunités et menaces du territoire seront définis afin de commencer le travail d'élaboration du PADD puis du PLU. La réunion avec les élus nous a permis de mieux appréhender les problèmes d'urbanisation, de gestion et de maîtrise du territoire à étudier.

Après cette réunion, une seconde partie de rédaction et de recherche a été faite pour le territoire communal afin de compléter au mieux le rapport. Durant l'élaboration de cette partie, plusieurs questionnements ont été soulevés, qui m'ont conduite à dialoguer avec Mme Amandine Huet : agent en charge de l'urbanisme, du secrétariat et de la comptabilité sur la commune. Après plusieurs échanges concernant les données de la commune, j'ai pu obtenir les informations nécessaires à la réalisation du diagnostic.

Une fois toutes les données recueillies, une dernière partie de visite de terrain fût nécessaire. En effet, bien que la commune m'ait aidée dans la collecte d'informations, certaines études et analyses nécessitées une visite. Une première visite avait été réalisé au début de ce stage pour la participation à l'appel d'offre, cependant, après avoir étudié la commune plus profondément, certaines questions entraînent un second déplacement.

Ainsi, début juin, j'ai pu me rendre sur la commune de Soussans après avoir prévenu et eu l'accord de la mairie. En effet, il est nécessaire de prévenir la commune de mon arrivée car certains riverains peuvent se poser des questions quant à l'objet de ma visite. Durant une journée entière, la visite de terrain m'a permis de répondre à des questions concernant :

- La lisibilité des entrées dans le bourg,
- Les continuités écologiques,
- Le comptage des places de stationnement disponibles sur la commune,
- Les aménagements et la traversée du bourg par les routes principales,
- Prendre des photos afin d'illustrer les différents propos du rapport.

Cette étude de terrain a permis d'affiner mon diagnostic et de réaliser des photographies pour illustrer les différents paysages et points de vue d'intérêt de la commune. La visite de terrain permet d'avoir un point de vue objectif sur la commune car on amène une vision extérieure à celle des riverains. Durant cette visite, je me suis rendue à la mairie afin de poser des questions sur les différents équipements, leur localisation et savoir si des projets d'aménagement étaient prévus sur la commune.

6. Présentation des livrables des missions

Les rendus et livrables se sont présentés sous la forme de trois principales analyses écrites. En effet, trois missions principales se sont détachées du stage : le diagnostic de déplacement réseaux et mobilité, l'analyse et la création d'un outil pour déterminer la capacité d'accueil. Nous nous intéresserons dans cette partie à décrire et présenter les livrables, puis de les comparer entre eux afin de répondre à la question suivante :

Comment, dans le but de répondre à une commande provenant d'une collectivité, l'élaboration de documents d'urbanisme permet d'appréhender le territoire sous de multiples facettes ?

Dans un premier temps, nous verrons une présentation détaillée de chacun des trois livrables. Puis nous nous intéresserons à une comparaison, du point de vue méthodologique, mais aussi les points communs et les différences observées sur la manière d'appréhender les différentes missions. Ainsi, nous verrons comment un territoire peut être étudié selon différents angles suivant les missions.

A. Le diagnostic de déplacements, réseaux de voies, des transports et des mobilités

Ce rapport est composé d'une analyse de tout ce qui est rapport aux déplacements sur le territoire de la communauté de communes de Côte Landes Nature (40). Il se compose donc de plusieurs parties. En plus de cette étude, un questionnaire envoyé à chacune des communes du territoire a permis de relever les problèmes liés aux déplacements dans chacune d'elles et ainsi d'affiner l'analyse et de pointer les principales difficultés.

Dans un premier temps, l'analyse des réseaux routiers et de la circulation automobile. Dans cette partie, l'architecture et le fonctionnement du réseau routier ont été analysés. L'étude des différentes voies de transport majoritaires comme la présence d'une autoroute, mais aussi le classement par ordre d'importance des différentes voies et routes composant le territoire. La réalisation de cartographies afin d'illustrer l'architecture routière a été faite.

Puis, toujours dans le but de caractériser le fonctionnement du réseau routier du territoire, l'étude des contraintes de franchissements et de traversées a été réalisée. Cette analyse se décline en trois études distinctes : l'évaluation des barrières naturelles ou artificielles présentes sur le territoire, l'étude des itinéraires de transport de grands gabarits impliquant des contraintes dans l'aménagement des centres bourgs, des voies et des carrefours qui doivent être compatibles avec la circulation des convois exceptionnels. Ainsi, la troisième partie de cette étude porte sur la traversée des milieux urbains par les poids lourds et les aménagements qui cela entraîne, ainsi que les problématiques de sécurité et de nuisance résultant de cette traversée.

L'étude des trafics routiers (trafic moyen journalier annuel, points sensibles liés à la circulation automobile, ...) a été faite. Le trafic journalier moyen permet de déterminer les portions les plus fréquentées et ainsi de définir les possibles problèmes de circulation ou de congestion existant en combinant les résultats avec les indications des questionnaires envoyés aux communes.

Les itinéraires de transport de matières dangereuses ont été analysés, cette partie est importante car le territoire de Côte Landes Nature est marqué par une grande proportion d'emplois industriels. En effet 30% des emplois sont de cette catégorie ce qui entraîne un flux conséquent de poids lourds et de transport de matières dangereuses à travers les routes départementales. Enfin, une

carte sur l'accidentologie de la communauté de communes a permis de repérer les zones les plus dangereuses sur le territoire. Cette carte a mis en évidence que ce sont les routes principales et les routes les plus empruntées qui possèdent le plus haut taux d'accidents.

Une grande partie de ce diagnostic a eu pour but de déterminer la localisation et les capacités en stationnements publics du territoire. En effet, les commanditaires souhaitaient définir leur capacité de stationnement afin de connaître leur capacité d'accueil en période estivale et de possiblement définir des zones saturées en véhicules motorisés. L'analyse de la capacité en stationnement pour vélos et véhicules motorisés a donc été faite : afin de répondre aux besoins des usagers, des commerces et équipements dans les différents bourgs, mais aussi aux abords des plages et du lac, de nombreux parcs de stationnement sont présents dans chacune des communes. Le territoire a la particularité d'être composé de quatre communes très touristiques et doivent donc être largement pourvues en parking voitures et vélos pour accueillir en période estivale des milliers de touristes. Certaines communes ont fait part de l'insuffisance de la capacité au regard de la fréquentation des lieux. Ainsi, afin de déterminer cette capacité, une étude sur plusieurs jours permettant de recenser chacune des places de parking présentes a permis de réaliser des cartographies détaillées sur les capacités en stationnement vélos, véhicules motorisés et bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire. En associant ces cartographies avec des questionnaires des communes, la détermination de zones/aires où il est nécessaire d'augmenter les capacités a été réalisée.

Enfin, l'analyse des réseaux routiers et de la circulation automobile s'est soldée par une dernière partie décrivant les projets et les interventions des différentes autorités organisatrices de transports sur le territoire. La déclinaison en deux parties a été faite : les projets ou intervention en cours et les projets ou interventions envisagés.

Ainsi, cette étude a permis de définir des points-clés sur les réseaux routiers du territoire et de pointer les principales forces et faiblesses et ceux-ci.

Dans un second temps, une analyse des transports collectifs et des déplacements mutualisés a été réalisée. Cette partie décrit succinctement les différents modes de transport existant sur le territoire intercommunal. En effet, en passant par le ferroviaire, les transports collectifs (TAD —Transport A la Demande— les transports scolaires, les transports publics ainsi que les navettes spécifiques). Un travail de cartographie représentant les différentes lignes de transport a permis de caractériser les transports en commun du territoire. Le covoiturage a aussi été étudié, en effet, l'étude du positionnement et de l'existence des aires de covoiturage est importante pour caractériser un territoire. La création d'aires de covoiturage joue un rôle facilitateur pour l'accueil de véhicules stationnés à la journée, ou constituant simplement des points de rencontre.

Une troisième partie de cette étude a permis de définir et d'analyser les déplacements doux et les réseaux cyclables du territoire.

Les itinéraires touristiques et de randonnée ont été décrits dans une première partie accompagnée de la réalisation d'une carte permettant d'illustrer le territoire. De nombreuses pistes cyclables et voies vertes sont présentes sur le secteur, caractéristique des régions touristiques. À partir de cette illustration, une analyse sur les liaisons ou raccordement locaux à envisager ou à renforcer a été faite. Le DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) de la communauté de communes a cartographié les voies vertes en projet pour la période 2015-2020. Cette étude et la mutualisation des

données du questionnaire des communes a permis de définir les futures voies vertes/cyclables à envisager.

Enfin, la dernière partie de ce diagnostic de territoire concerne les caractéristiques de la demande en déplacements de Côte Landes Nature.

Afin d'analyser ces caractéristiques, plusieurs parties sont étudiées. Une première partie sur l'analyse des pôles et des sites générateurs de déplacement du territoire. On observe dans cette partie les localisations des équipements et services du territoire qui entraînent des flux et qui ont ainsi permis de définir une commune jouant le rôle de pôle central. L'étude des sites économiques, commerciaux et des emplois a permis de confirmer le rôle de cette commune. D'un autre côté l'étude des principaux sites touristiques par la capacité totale en hébergements marchands et non marchands des communes a été faite et a permis de distinguer les communes littorales des autres comme des pôles générateurs de déplacements estivaux.

Après avoir défini cela, une étude sur la motorisation des ménages a permis de définir les problématiques de déplacements et des moyens de transport utilisés, constituant une préoccupation importante dans le cadre des politiques d'aménagement. Cette étude a servi à caractériser la capacité de mobilité des ménages et des actifs pour se rendre sur le leur lieu de travail, d'étude, ou pour assurer les besoins de la vie courante. Ces questions revêtent un enjeu particulier dans un contexte à forte dominante rurale comme celui de Côte Landes Nature. Ainsi, cette étude a permis de déterminer les tendances de motorisation des ménages du territoire.

Pour donner suite à cela, un gros travail d'analyse des déplacements domicile-travail à partir des documents INSEE a été réalisé. Cette étude est importante car c'est un des principaux facteurs de dimensionnement des infrastructures et des réseaux de transport. Ainsi, l'étude des moyens de transport entre le domicile et le travail puis, grâce à une analyse détaillée, la sectorisation du territoire en trois a été nécessaire pour caractériser ces déplacements. En effet, les chiffres et les analyse ont aidé à diviser le territoire en 3 secteurs pour l'étude des déplacements à l'intérieur de la communauté de communes. La commune jouant le rôle de pôle central, les communes du nord-ouest et les communes du sud-ouest se sont ainsi distingués en trois secteurs. Après avoir analysé les déplacements internes au territoire, une analyse des flux entre la communauté de communes et les territoires extérieurs a été faite. Ainsi, nous avons pu déterminer les différents pôles générateurs de flux extérieurs au territoire intercommunal et donc définir les différents bassins de vie existant.

B. La Capacité d'Accueil

Toujours dans l'optique de répondre à la commande de la communauté de communes de Côte Landes Nature de diagnostic territorial dans le but de réaliser par la suite un PLUi. La capacité d'accueil est apparue dans les textes de loi concernant la loi littorale. Dans les documents d'urbanisme, la capacité d'accueil doit être déterminée pour les espaces urbanisés et à urbaniser des communes littorales. C'est une notion reconnue par le droit national qui doit tenir compte de plusieurs facteurs : la préservation des espaces et des milieux mentionnés dans l'article L.121-23 du code de l'urbanisme, de l'existence de risques littoraux, notamment de submersion marine, de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières ou

maritimes ainsi que des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

L'objectif de cette évaluation est donc de développer un outil permettant aux communes et à l'intercommunalité de définir la capacité d'accueil de leur territoire. Cette notion, obligatoire dans les documents d'urbanisme des communes littorales, va ici être étendue à un territoire plus vaste regroupant toutes les communes de Côte Landes Nature. Ainsi, un réel enjeu d'adaptation de la notion à différents territoires (non-littoraux) est étudié. En effet, dans certaines documentations dont le guide pratique pour évaluer la capacité d'accueil et de développement des territoires littoraux publié par un groupe de chercheurs du CNRS de Nantes, l'évaluation de cette capacité se limite aux territoires littoraux. La difficulté était que ce guide pratique, très détaillé, se limite aux impacts des pressions anthropiques sur les différentes ressources d'un territoire. Ma mission sera donc de reprendre les principales lignes de cette méthode, de la simplifier et de rendre un outil applicable à tous les territoires.

Ainsi, la méthodologie réalisée sert à évaluer si les ressources disponibles sur le territoire sont compatibles avec les objectifs de la commune en matière d'accueil supplémentaire de population ou d'activités (saisonnnières ou permanentes).

Le livrable se présente sous la forme d'un rapport de présentation indiquant les différentes étapes et l'explication de l'outil, comment l'utiliser, comment il a été créé, et de fiches « capacités » qui sont des fiches à remplir par la commune ou par les bureaux d'études afin d'évaluer la capacité d'accueil.

Ainsi, nous verrons ici la présentation du livrable de la capacité d'accueil. Une première partie d'introduction présente la notion et les enjeux qui y sont liés. Puis, chaque étape de la réalisation de la méthodologie est décrite. Dans un premier temps, il est nécessaire de définir les ressources du territoire étudier. On appelle ressource un élément reconnu comme nécessaire au projet d'un territoire, qui contribue à sa richesse ou à la qualité qu'offrent les milieux et les sociétés qui l'occupent. Ainsi la première partie du protocole est de définir les ressources possiblement impactées sous la pression humaine, l'augmentation de population, estivale ou permanente. 12 ressources à enjeux ont ainsi été identifiées : Milieux Naturels, Eau, Air et Climat, Sol, Habitat, Mode de Travail, Culture, Démographie, Tissu économique local, Infrastructures, Réseaux voies transport et mobilité et Services d'intérêt général.

Dans un second temps, la recherche d'éléments à enjeux est nécessaire. Un élément à enjeux est un élément appartenant à une ressource, pouvant être impacté par l'accueil supplémentaire de populations et d'activités. Ces éléments ont été choisis afin d'affiner l'évaluation, c'est-à-dire, à partir de chacune des ressources, plusieurs éléments peuvent entrer dans le cadre de l'évaluation de la capacité d'accueil. Ces éléments vont donc apporter un cadre à la suite de l'étude. Par exemple, pour la ressource « sol », les différents éléments à enjeux sont : la fréquentation des espaces naturels et littoraux et la maîtrise de ces espaces, la consommation d'espaces et artificialisation des sols, la protection des sols d'activités agricoles et forestières.

La deuxième partie de cette analyse consistait à questionner les atteintes portées aux ressources par la pression humaine. En effet, il est nécessaire de poser des questions en matière de capacité d'accueil supplémentaire de population et d'activités. On va essayer dans cette étape de tirer une idée d'un déséquilibre pouvant être exercé sur les ressources. Par exemple, pour la ressource « Sol » et l'élément à enjeux « fréquentation des espaces naturels et des littoraux », la question est « La

fréquentation des espaces naturels et littoraux est-elle maîtrisée? ». Cette partie va avoir pour objectif de questionner chacun des éléments à enjeux afin de pouvoir répondre à une question dans la suite de l'étude.

Dans un second temps, toujours dans la deuxième partie, nous allons essayer de voir comment aller plus loin dans ces questions. En effet, cette partie va avoir pour but de mettre en lumière un enjeu, elle va interroger sur la capacité du territoire à éviter la mise en danger de la ressource. On va reformuler chacune des questions précédentes en matière de capacité. Elle questionne la capacité du territoire à maîtriser chacune des ressources afin de connaître les points sensibles sur lesquels travailler, les marges de manœuvre existantes etc.

Enfin, la dernière partie de cette étape va poser clairement les points ou les situations où la ressource peut être altérée, mise en danger, où mal gérée. On va mettre un éclairage sur des situations de déséquilibres potentiels de la ressource à enjeux. Pour donner un exemple, toujours dans le même exemple de la ressource « Sol », la situation de déséquilibre potentielle serait « Dégradation des sols sous l'effet de la fréquentation ». Nous pointons ici les situations à étudier dans le cadre de l'étude de la capacité d'accueil du territoire.

La troisième étape de cette étude porte sur l'évaluation à proprement dite, c'est-à-dire comment mesurer et apprécier la fragilité des ressources. Elle met en place un système d'indicateurs permettant d'apprécier le niveau de pression de chaque ressource à enjeux. On va ainsi procéder en plusieurs étapes :

1. Le choix de l'indicateur
2. Trouver un référentiel (afin d'établir une comparaison)
3. Comparer les deux valeurs et établir un résultat : acceptable ou non
4. Établir une couleur permettant d'avoir un résultat ludique. Ainsi 3 couleurs ont été définies, le vert indiquant qu'il y a une possibilité d'accueillir une population supplémentaire, qu'il est possible de faire de projets car la ressource n'est pas altérée, la capacité d'accueil maximale est loin d'être atteinte. L'orange indique qu'il existe une marge de manœuvre mais que la possibilité de faire des projets reste difficile il est donc nécessaire de réduire l'impact du projet et/ou de travailler à rendre l'indicateur plus acceptable. Le rouge indique que la capacité d'accueil est atteinte voire dépassée, il faut agir.

La dernière étape est faite à partir des indicateurs choisis et des recherches permettant de les évaluer. En effet, une fiche capacité pour chacune des ressources à enjeux a été créée. L'outil est donc composé de 12 fiches capacités, partiellement ou complètement remplies en fonction des données mises à disposition. En effet, l'étude et le diagnostic du territoire étant en cours d'élaboration, certaines données n'étaient pas disponibles pour compléter les fiches.

Les livrables pour cette mission se composent donc du dossier de présentation et d'explication de la méthodologie, ainsi que des 12 fiches capacités à remplir une fois les données récoltées. Grâce à leur aspect ludique, les fiches sont faciles à lire et à comprendre, mais aussi à analyser et permettre de savoir rapidement dans quels domaines la communauté de communes doit agir pour accueillir des populations supplémentaires.

C. Le rapport de présentation de la commune de Soussans

Comme vu précédemment, la mission de la réalisation du rapport de présentation de la commune de Soussans dans l'objectif de réaliser le PLU m'a été confié. À l'image de la rédaction du diagnostic de réseaux, transport et mobilités réalisé pour la communauté de communes de Côte Landes Nature, le rapport de présentation de la commune de Soussans fait un diagnostic au regard des prévisions économiques et démographiques, une évaluation des besoins et articulation du plan avec les autres documents, plans et programmes. Ainsi, ce diagnostic se décline en 6 parties :

- Les tendances et structures démographiques
- L'évolution et caractéristiques de l'habitat
- Les activités économiques et l'emploi
- Les équipements et services
- Déplacements et infrastructures
- Le paysage naturel et urbain

Nous verrons ainsi dans cette partie la présentation de ce livrable ainsi que ce qu'il contient en détail. La première partie concerne donc l'analyse des tendances et les structures démographiques. Toute cette première partie a été réalisée à partir des données INSEE. L'étude de l'évolution de la population communale, les facteurs de l'évolution de celle-ci, mais aussi la structure de la population, la taille moyenne des ménages ont permis de caractériser la démographie de la commune.

Dans une seconde partie, nous nous sommes intéressés à caractériser l'habitat de la commune. Ainsi, toujours à partir de données INSEE, l'analyse du parc de logements a permis de définir sa composition, l'évolution du parc et les dynamiques de la construction neuve, la typologie des résidences principales. L'analyse du parc social et du parc privé a aussi été réalisé. De plus, cette partie a mené à l'analyse des logements ou hébergements spécifiques et des hébergements touristiques tels que l'accueil des personnes âgées, des gens du voyage, les logements communaux etc. Enfin, afin de qualifier l'habitat de la commune, une recherche sur les politiques de l'habitat mises en place sur le territoire a montré que la commune était soumise à un SCoT et faisait partie du Parc Naturel Régional du Médoc. Ainsi, le PLU de la commune devra être compatible avec la charte du Parc Naturel Régional et aussi les orientations du SCoT.

La partie suivante s'intéresse aux activités économiques et à l'emploi de la commune. Une étude de la population active (c'est-à-dire, sa composition, les tendances de migrations pour l'emploi) a été réalisée ainsi que la caractérisation de l'emploi, la construction de locaux d'activités et la localisation des activités économiques au sein de la commune. Afin de préciser les types d'emploi et d'activité, une attention sur la localisation a été faite permettant de caractériser les différentes zones d'emplois sur le territoire.

La quatrième partie concernait la réalisation de l'inventaire des équipements et services présents sur la commune. En effet, afin de présenter une commune, il est nécessaire de réaliser un inventaire complet des équipements et services publics (mairie, école, salle des fêtes...), des équipements relatifs à la petite enfance, au domaine scolaire et périscolaire, mais aussi les équipements

sportifs, de loisir et culturels. Enfin, l'étude de la desserte du numérique permet de caractériser l'accès à une connexion numérique efficace qui représente un enjeu d'attractivité pour les résidents et les activités.

Par la suite, l'étude s'est dirigée vers les déplacements et les infrastructures communales. La description de la structure routière du territoire communal, permettant une vision d'ensemble sur l'architecture du réseau routier de la commune. L'analyse des entrées de bourg se sont faites par une étude sur le terrain, observer les différentes forces de bâtis aux abords des entrées sur la commune, si ce sont des lotissements, des usines, s'il y a des aménagements prévus pour délimiter les entrées etc. L'analyse permettant de définir le caractère et la lisibilité de la traversée du bourg a été faite. D'un autre côté, la description des transports en commun, de la présence du ferroviaire, ainsi que des liaisons douces existantes sur le territoire ont été faites à partir d'analyses de documents, d'internet, et de réalisation de cartographies adaptées. Dans une même optique de description des moyens de transport et des modes de déplacements, l'étude des pratiques de covoiturage sur le territoire mais aussi de l'existence de déplacement à la demande, ou encore des moyens de transport par bateau (Soussans étant une commune possédant une façade sur le fleuve de la Gironde). Le comptage des places de stationnements présentes sur la commune s'est aussi déroulé pendant une visite sur le terrain. Enfin, l'étude des déplacements domicile-travail à partir des flux de données INSEE a permis de compléter l'analyse de la partie concernant l'emploi et de connaître les déplacements journaliers effectués par les actifs de Soussans.

Enfin, dans une dernière partie, l'étude des paysages naturels et urbains de la commune a été réalisée. Cette analyse avait pour objectif de déterminer et d'analyser les paysages naturels identitaires (comme par exemple les paysages agricoles, particulièrement viticole dans cette région, les paysages de forêts et de marais), les paysages bâtis avec l'étude des formes de bâtis présents, l'étude de la forme du bourg et de ses extensions. Cette partie propose aussi une analyse du patrimoine bâti et paysager de la commune ainsi que les grands objectifs du Parc Naturel Régional concernant les paysages et le patrimoine.

D. Comparaison des différents livrables

Cette partie concerne l'analyse et la comparaison des différentes missions livrables réalisées. En effet, les trois principaux livrables vont être détaillés et une comparaison sera effectuée afin de déterminer les différentes approches du territoire réalisées pour chacun d'eux. En effet, pour chacune des missions, une méthodologie différente a été appliquée afin de répondre à la demande.

Dans un premier temps, afin de réaliser le diagnostic des déplacements et Réseaux de Côte Landes Nature, une étude a été réalisée à partir d'un document de référence (le SCoT) puis une mise à jour des données sur plusieurs jours nécessitant de nombreuses recherches, d'analyses de documents a été nécessaire. Une analyse comparée de plusieurs documents de différents types a été réalisée : à partir de photos aériennes, SCoT, rapport d'activité, rapports de présentation, données statistiques, rapport de préfecture concernant le tourisme, questionnaires des communes, analyse de l'espace sur la localisation des activités et des réseaux de transport, productions cartographiques...

Ainsi, on a appréhendé ici le territoire d'un point de vue logique en se basant sur des informations concrètes ou calculées, des localisations de structures, des réseaux, des voiries... On se positionne ici

dans une démarche descriptive et analytique pour en sortir les principales forces et faiblesses du territoire concernant les réseaux et les déplacements. À partir d'une base de travail déjà réalisée (ici, le SCoT), on analyse le territoire avec de nouvelles informations pour sortir des informations concrètes quant à son attractivité, ses caractéristiques ainsi que comment remédier aux différents problèmes constatés (à titre s'exemple, ajouter des lignes de transports en commun et où les positionner pour ce territoire).

Afin de réaliser la mission sur la capacité d'accueil, une méthodologie pour analyser le territoire a été créée. La création d'un outil pour la collectivité a eu pour but de déterminer la capacité d'accueil de celle-ci. On est donc ici dans une démarche d'analyses et de conception, qui est différente de la réalisation du diagnostic, mais aussi complémentaire car l'analyse des réseaux et déplacements (type ligne de bus, place de stationnement représente sur le territoire) rentre en compte dans l'évaluation de la capacité d'accueil. La démarche est cependant différente mais comporte des similarités. L'existence d'un guide pratique pour l'évaluation de la capacité d'accueil rejoint la base de travail existant pour la réalisation du diagnostic. Cependant, ce guide pratique était complexe et difficile à mettre en place pour les collectivités et de surcroît, seulement applicable aux communes littorales. On se positionne donc dans une démarche de création d'un outil, en analysant, simplifiant, et en généralisant le guide pratique à tous types de territoires. Ainsi on appréhende ici le territoire de multiples façons : en développant premièrement une méthodologie généralisée, on ne se positionne donc pas dans une recherche spécifique à un territoire mais bien générale, ce qui est différent de la réalisation du diagnostic. La première partie de la réalisation de cet outil est de créer une méthode qui pourra être réutilisée pour n'importe quelle commune ou communauté de communes cherchant à évaluer la capacité d'accueil de son territoire. Ainsi, cette mission tend à développer un outil transversal qui couvre l'évaluation de ressources différentes (l'eau, les infrastructures, la biodiversité, l'habitat...).

Dans un second temps, on se concentre sur l'évaluation d'un territoire spécifique, ici la communauté de communes, en trouvant des problématiques spécifiques au secteur. On se positionne donc dans une phase d'analyse du territoire. Cette phase est donc dans l'optique que pour l'analyse des déplacements et réseaux : on cherche à caractériser le territoire afin de trouver des problématiques propres au territoire étudié et à déterminer des valeurs concrètes pour qualifier celui-ci. Ainsi, l'étude et la réalisation du diagnostic de la première mission ont permis de répondre à des questionnements pour la fiche capacité « infrastructures et réseaux » et d'évaluer la capacité du territoire sur ces ressources-là.

Cependant, une recherche approfondie est nécessaire pour répondre à chacun des indicateurs. Mes collègues ont travaillé sur d'autres thématiques afin de réaliser le diagnostic du territoire, et ce sont ces informations qui seront nécessaires pour compléter les fiches capacités. Certains indicateurs ne pourront être complétés et évalués que par la collectivité eux-mêmes car ils ont les clés pour répondre le plus précisément possible : ils connaissent leur territoire. Ainsi, plusieurs différences s'observent quant à la manière d'appréhender les deux missions : d'un côté, une analyse d'information directe est faite, dans une démarche descriptive et analytique, et de l'autre côté, tout un travail de conception d'un outil puis un travail d'analyse de données est mis en place. On a donc deux façons distinctes d'étudier le même territoire, toutefois les missions se complètent et se regroupent.

Enfin, la réalisation du rapport de présentation de la commune de Soussans se rapproche beaucoup de l'étude réalisée pour le diagnostic et réseaux de Côte Landes Nature. En effet, la réalisation de ce rapport de présentation a aussi nécessité des études et recherches informatiques, des analyses

de chiffres (ex : bases INSEE), ainsi qu'une démarche descriptive puis analytique des informations. Cependant, la différence réside dans le territoire à étudier. D'un côté, la communauté de communes de Côte Landes Nature comprend 10 communes et donc un territoire vaste et varié rendant l'étude plus complexe. D'un autre côté, la commune de Soussans de 1600 habitants, où l'analyse réalisée est à plus petite échelle. De plus, le rapport de déplacements et réseaux fait pour Côte Landes Nature a été réalisé à partir d'une base de travail existant (le SCoT de la communauté de communes), alors que le rapport de présentation de la commune de Soussans, comprenant aussi une analyse des déplacements et réseaux n'avait pas de base de travail préexistante : toute l'analyse était à créer et à étudier. De plus, la commune de Soussans étant à proximité du Créham, des visites de terrains et des réunions avec les élus ont permis d'appréhender le territoire sous un angle différent, car il n'y a pas eu de visite de terrain pour le diagnostic de Côte Landes Nature. Le travail était donc plus complexe car il n'y avait pas la possibilité de se rendre compte de la réalité du terrain. Ainsi le rapport de présentation de Soussans a permis d'étudier le territoire sous un angle différent car le territoire est plus restreint et il y a eu des visites de terrain et des analyses de différentes problématiques sur place.

Ainsi, les différentes missions exécutées dans le cadre de ce stage m'ont permis d'étudier un territoire sous différents angles et avec différentes méthodes. Tout d'abord différents territoires : une communauté de communes attractive et rurale, et une commune rurale. Puis différentes méthodes d'analyses, avec la réalisation de méthodologie, l'étude de différents documents, de chiffre et de cartes. La réalisation de ces différents documents d'urbanisme pour le compte de collectivités locales donne lieu à l'étude de territoire sous de multiples facettes.

7. Retour réflexif sur l'expérience

Afin de répondre aux différentes missions réalisées dans ce stage, et de m'intégrer le plus rapidement à l'équipe, plusieurs démarches ont été effectuées. En effet, le début de ce stage fût quelque peu difficile. Mr Marc Raffoux étant peu présent les premiers jours, il manquait des échanges concrets afin de m'intégrer réellement à l'équipe. De plus, la première mission réalisée étant une mission de terrain que j'ai exercée seule, je ne savais pas comment m'organiser (n'ayant jamais fait d'études de terrain auparavant). Pour pallier ces problèmes, j'ai demandé à avoir des réunions avec lui afin de préciser les commandes, les missions et m'aider dans l'organisation de mon travail pour les différentes missions à effectuer. Ainsi, après quelques semaines, le dialogue a réussi à s'instaurer, et une fois toutes les deux semaines environ, un point sur mon avancée a été réalisée afin de structurer le stage et de me permettre d'avancer lorsque j'étais bloquée. C'est pourquoi, afin de structurer au maximum ce stage, de nombreuses réunions d'avancement de projet m'ont permis de progresser et d'affiner mes recherches dans la bonne direction.

De plus, les salariés du bureau étant tous en télétravail les mercredis et vendredis, j'ai dû passer la première semaine seule dans la structure ces jours-là. La semaine suivante, après avoir eu plusieurs échanges avec mes collègues, et avoir pu dialoguer, deux jours de télétravail ont pu être mis en place les mercredis et vendredis afin de ne pas être seule au bureau. Mon matériel personnel (ordinateur) étant suffisamment performant pour la réalisation des missions demandées (recherches, cartographies),

et devant répondre au maximum aux exigences du gouvernement concernant le télétravail, j'ai donc été autorisé à réaliser deux jours de télétravail par semaine.

Pour ce qui est de la réalisation des missions et des rendus, un système de dates limites et d'objectif a été mis en place. En effet, ayant des dates de rendus étendues sur plusieurs mois, la mise en place de jalons a été nécessaire. Ces jalons m'ont permis d'avoir des objectifs par semaine et donc de connaître la charge de travail que je devais fournir chaque jour pour répondre aux différents objectifs. Cela m'a aidé à travailler en autonomie pendant plusieurs semaines et d'avoir toujours un travail à présenter pendant les réunions avec Mr. Raffoux.

Les résultats produits sont donc trois livrables principaux, ainsi que de nombreuses études, cartographies et analyses accessoires effectuées dans le cadre de petites missions de quelques jours ou quelques heures pour apporter une aide à différents collègues du bureau d'études. Ces différentes missions ont donc été effectuées avec différentes approches et ont permis d'étudier des territoires sous différents angles. D'un point de vue analytique, d'un point de vue descriptif, mais aussi grâce à la création d'un outil, le territoire a été approché sous un nouvel angle : celui de la conception puis de l'analyse du secteur pour arriver à des résultats. Ainsi, les trois missions principales de ce stage ont donné lieu à trois livrables : deux pour l'étude d'un même secteur, la communauté de communes de Côte Landes Nature, et un diagnostic de territoire pour une commune à plus petite échelle, la commune de Soussans. Afin de répondre au mieux à ces différentes commandes, plusieurs démarches ont été mises en place, notamment pour certaines commandes des dialogues avec les collectivités territoriales, avec les mairies, ou encore des partenariats avec le bureau d'études environnementales partenaire BKM.

Ainsi, le premier diagnostic de déplacements et réseaux a donné lieu à un livrable d'une trentaine de pages composées d'analyses, de descriptions les plus exhaustives possible, ainsi que de nombreuses cartographies (cartes des déplacements, voiries, flux...). Ces résultats et analyses ont été relus et validés par mes supérieurs lors d'une relecture puis de réunions de comptes rendus et d'analyses. Ainsi, bien que réalisé en complète autonomie, ces résultats sont validés et conformes à la volonté et à la commande de la communauté de communes. Ce rendu allie donc de la recherche, de l'étude et analyse de données, ainsi que de la réalisation d'illustration pour répondre à des questionnements. Cependant, bien qu'assez complet, ce rendu aurait pu être plus approfondi et étudié par une ou des visites de terrains. En effet, la réalité du terrain permet de mieux appréhender les différentes problématiques et de se rendre compte des faits. Une visite de terrain peut aussi soulever des questionnements ou des analyses que l'on ne voit pas en étudiant un territoire à distance, sans aucune relation directe avec celui-ci. Ainsi, je pense qu'une visite de terrain a manqué à cette mission. De plus, afin d'obtenir des informations concernant les futurs projets de la communauté de communes, des dialogues avec certaines communes ou avec les différentes autorités publiques comme la DDT ou encore le département des Landes ont été faites pour compléter au mieux le diagnostic.

La réalisation de la création de l'outil permettant d'évaluer la capacité d'accueil s'est soldée par la restitution de deux livrables : une notice explicative, avec la démarche à effectuer, et une explication du rendu sur le territoire étudié ainsi que des fiches d'évaluation. Ainsi, je pense que c'est sur cette partie que de réelles améliorations peuvent être apportées. En effet, le problème réside dans le fait que pour que cette capacité d'accueil soit la plus précisément évaluée, un travail d'équipe qui doit être réalisé avec les collectivités. En effet cette évaluation ainsi que la mise en place de la méthodologie doivent être faite en concertation avec les collectivités et créer des groupes de travail afin de mettre en

lumière les problématiques : réaliser un projet participatif. En effet, le fait de ne pas connaître réellement le territoire fût un frein à la réalisation de cette méthode car les problématiques réelles que les collectivités connaissent n'ont possiblement pas été abordés. Ainsi, afin de réaliser une critique de la réalisation de cette mission, le principal point à améliorer est la réalisation de celle-ci en concertation avec plusieurs réunions avec la collectivité afin de connaître les points forts, les points faibles et les menaces du territoire.

Enfin, la troisième mission consistait donc en la réalisation du rapport de présentation de la commune de Soussans. Ce rapport de présentation est donc composé de descriptions, d'analyses, de cartographies ainsi que d'étude de terrain. La participation à des réunions avec la commune m'a permis de connaître leur sentiment sur certain aspect du diagnostic (à titre d'exemple, la maire de la commune nous a confié ses craintes et les problèmes du territoire concernant les vitesses dans le centre bourg, ce qui a permis d'identifier des zones de danger dans l'analyse du centre-bourg). Ainsi, ce diagnostic complet étudie la commune sous tous les angles et avec différentes approches. Cependant, afin d'obtenir certaines informations qui n'étaient pas disponibles sur internet (commune trop petite pour avoir tous les renseignements nécessaires sur l'INSEE), un travail de dialogue avec les collectivités territoriales a été fait. Il est difficile d'avancer quand il nous manque de nombreuses et précieuses informations nécessaires à la réalisation du diagnostic, et les collectivités territoriales prennent du temps à répondre, aussi, je n'ai pas eu toutes les informations nécessaires pour le diagnostic de l'emploi ou de l'économie communale.

Pour ce qui est de proposer des pistes de changements et d'amélioration dans le cadre de ce stage, la première chose serait d'organiser des réunions plus souvent (par exemple hebdomadaire) avec la personne en charge de la mission proposée afin de cadrer le travail, de ne pas partir dans les mauvaises directions. En effet, ces réunions ont été plutôt rares au cours du stage, ce qui est compliqué pour avancer ou débloquer des situations. De plus, il y a très peu de relations entre les différents salariés du bureau d'études, des réunions ou pauses communes pourraient être organisés afin de créer des liens entre les différents employés de l'entreprise.

Le métier d'urbaniste est un métier multifacette où l'on prend en compte et on réalise des analyses différentes au gré des commandes ou des missions. En effet, ce métier varie, allant de la réalisation de diagnostics, d'analyses, de cartographies, mais aussi des montages de dossiers financiers pour les projets, ainsi que la définition des objectifs d'une commune concernant l'urbanisme et tout ce qui l'entoure. De plus, c'est un métier où il existe un dialogue constant avec les communes, les collectivités, les autorités compétentes etc., le panel des compétences de l'urbaniste est donc très large. C'est un métier où il n'y a pas de routine car chaque projet est différent car chaque commanditaire est différent et le territoire l'est aussi. Ainsi, les objectifs des communes ne sont jamais les mêmes et l'analyse des territoires non plus ce qui amène à des projets différents. Le caractère multidisciplinaire du métier d'urbaniste pourrait me correspondre car j'aime le fait de ne pas avoir de routine et de chercher à répondre à des problématiques différentes sur des territoires différents. En effet, que ce soit pour aider des collectivités ou des entreprises privées, l'urbanisme prend en compte de nombreuses caractéristiques : l'analyse de l'espace, des lois et orientations, de l'avis des habitants d'un territoire, des données collectées etc. C'est dans cette vision de créer des projets en prenant en compte de nombreux aspects afin de rendre le projet le plus durable possible que je peux me projeter.

8. Conclusion

La réalisation de ce stage de 16 semaines en bureau d'études spécialisé dans les études, l'assistance et le conseil en urbanisme s'est conclu par la réalisation de trois missions principales. Ces missions, d'intérêt et de nature différentes ont permis de répondre à la problématique suivante : comment appréhender le territoire de plusieurs façons à partir de la réalisation de missions diverses en urbanisme et analyses territoriales. Ainsi, à partir de la réalisation d'un diagnostic de déplacements et réseaux sur un territoire large, de la création d'une méthodologie et d'analyses de la capacité d'accueil de ce même territoire ainsi que la production d'un diagnostic complet du territoire d'une petite commune, de multiples angles et aspect d'un territoire ont été étudié. Entre études de documents, analyses d'informations et tableaux ainsi qu'étude de terrain, ce stage a permis d'être complet en plus d'être stimulant. La participation à une réunion avec des élus d'une collectivité et les études de terrain permettent de mettre réellement en pratique et de voir la réalité du travail d'un urbaniste.

Pour ma part, ce stage m'a permis de voir plus clair sur les missions et le quotidien d'un urbaniste : ses missions, le travail à fournir, la participation à de nombreuses réunions avec les différents élus etc. Le métier d'urbaniste est multiple et ne se cantonne pas à un champ d'action mais bien à de diverses missions et savoirs. La réalisation de diagnostics territoriaux m'aura apporté des connaissances sur la méthodologie à appliquer ainsi qu'une réelle expérience du métier qui me servira pour la suite. Cependant, afin d'avoir une approche complète de la façon d'étudier un territoire, il me semble pertinent de réaliser d'autres missions pour avoir d'autres points de vue : par exemple, réaliser un PADD fixant les objectifs d'un territoire pour avoir une vision à long terme, ou encore la réalisation de pièces de zonages cartographiant un territoire afin d'étudier plus spécifiquement des secteurs, comment les choisir, quels sont les critères et comment le mettre en place etc. Ainsi, la prochaine étape de ce stage aurait pu être la réalisation du PADD de Soussans, qui fait suite au diagnostic produit pour la commune.

9. Bibliographie

[1] : URBANISME : Définition de URBANISME. (2020). Consulté le 8 juin 2021, à l'adresse <https://www.cnrtl.fr/definition/urbanisme>

[2] : Beaudet, G. (2007). Naissance et développement de l'urbanisme : jalons. PROFESSION URBANISTE, 11-21.

[3] : Wikipedia contributors. (2021, 21 mai). Urbanisme. Consulté le 8 juin 2021, à l'adresse <https://fr.wikipedia.org/wiki/Urbanisme>

[4] : Ildefons Cerda, 1859, Teoría de la Construcción de Ciudades (Théorie sur la construction des villes)

[5] : Calmette Joseph. Pierre Lavedan. I. Qu'est-ce que l'urbanisme, introduction à l'histoire de l'urbanisme. Paris, Laurens, 1926. - II. Histoire de l'urbanisme, antiquité et Moyen âge. Paris, Laurens, 1926. In: Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale, Tome 39, N°153-154, 1927. pp. 76-8

[6] : http://www.verdif.de/fileadmin/verwaltungsrichter/pdf/relazione_francese_2.pdf

[7] : LINOSSIER, R. (2012). Le conseil en stratégies et projets urbains : un marché atypique. Politiques et management public, 29(1), 57-78.

[8]: CODRA CONSEIL. (2021, 18 janvier). CODRA - Une structure indépendante de conseil en aménagement du territoire. Consulté le 8 juin 2021, à l'adresse <https://www.codra-conseil.com/>



POLYTECH[®]
TOURS

35 ALLÉE FERDINAND DE LESSEPS
37200 TOURS

Pauline Henry
2020-2021

Réalisation de diagnostics et création d'une méthode permettant l'analyse d'un territoire

Résumé : The realization of this 16-week internship was done at Créham, a consulting firm specialized in studies, assistance and advice in urban planning. In order to discover as much as possible, the job of urban planner and to help the employees of the company in their different missions, I was given three main missions. The first two missions were centered on the same territory, a community of 10 communes located in the Landes (40). These missions were the achievement of a territorial diagnosis on the displacements and the networks as well as the realization of a methodology allowing the analysis and the evaluation of the capacity of reception of this territory. These two missions were carried out with a different approach of the territory, but they complemented each other because the data of one mission were used to analyze and evaluate the territory for the other. The third main mission was the execution of the complete diagnosis of the commune of Soussans (33) in the perspective of the realization of the PLU of the commune. This complete mission allowed to participate in meetings, to realize field studies and to work directly on the territory and on the problems which result from it because the commune is close to the Créham study office. Thus, these different missions allowed me to apprehend a territory under multiple facets and to familiarize myself with the profession of urban planner.

Mots Clés : Urbanisme - Diagnostics territoriaux - Capacité d'accueil - Réseaux et Déplacements - Analyse - Méthode

Le Créham :
202 rue d'Ornano 33000 Bordeaux

Tuteur entreprise :
Marc Raffoux
Urbaniste

Tuteur académique :
Mathilde Gralepois

10. Annexes

Annexe 1 : Livrable Diagnostic Déplacement et Mobilité Côte Landes Nature

Côte Landes Nature : Déplacements réseaux de voies, des transports et des mobilités

1. Les réseaux routiers et la circulation automobile

a. L'architecture et le fonctionnement du réseau routier

On recense sur le territoire le passage de l'autoroute A63 reliant Bordeaux à l'Espagne, un axe majeur apportant ainsi de nombreux flux à travers le territoire. Le territoire de Côte Landes Nature possède un maillage de routes départementales ainsi qu'un maillage plus dense encore de routes communales et de liaisons locales. Le territoire est constitué d'un peu moins de 30 routes départementales classées en différentes catégories selon l'importance de ces voies.

La commune de Castets est traversée par l'**autoroute A63** qui constitue un point privilégié d'entrée et de liaison dans le territoire de Côte Landes Nature. Cet axe permet aussi de rejoindre Dax depuis Bordeaux en empruntant la sortie Castets. Cet axe donne de la visibilité au travers de la Communauté de communes car :

« Trois échangeurs autoroutiers desservent directement le territoire et distribuent les flux sur plusieurs axes structurants.

Les différentes communes littorales du territoire sont identifiées sur l'autoroute, ce qui facilite leur visibilité :

- *Contis-plage est annoncé à la sortie 14 vers Morcenx*
- *Li-et-Mixe est indiqué sur le panneau de la sortie 13 (Tartas et Lesperon).*
- *Les communes de Léon et Vielle-Saint-Girons sont mentionnées sur le panneau de la sortie 12 (Castets). » Source : SCoT 2018*

Ces échangeurs permettent ainsi d'apporter un flux supplémentaire et de structurer le territoire en direction des communes littorales de Côte Landes Nature.

Les **voies de catégorie 1** assurent les liaisons interdépartementales d'intérêt régional :

Il s'agit de la RD652 qui traverse le territoire sur un axe Nord-Sud, de Saint-Julien-en-Born à Léon en passant par Lit-et-Mixe, Vielle-Saint-Girons, Saint-Michel-Escalus. Cette départementale communément appelé « Route des lacs » est l'une des principales routes de la Communauté de communes. C'est un des principaux axes du territoire, car elle relie Gujan-Mestras à Labenne, traversant de nombreuses communes en frange littorale.

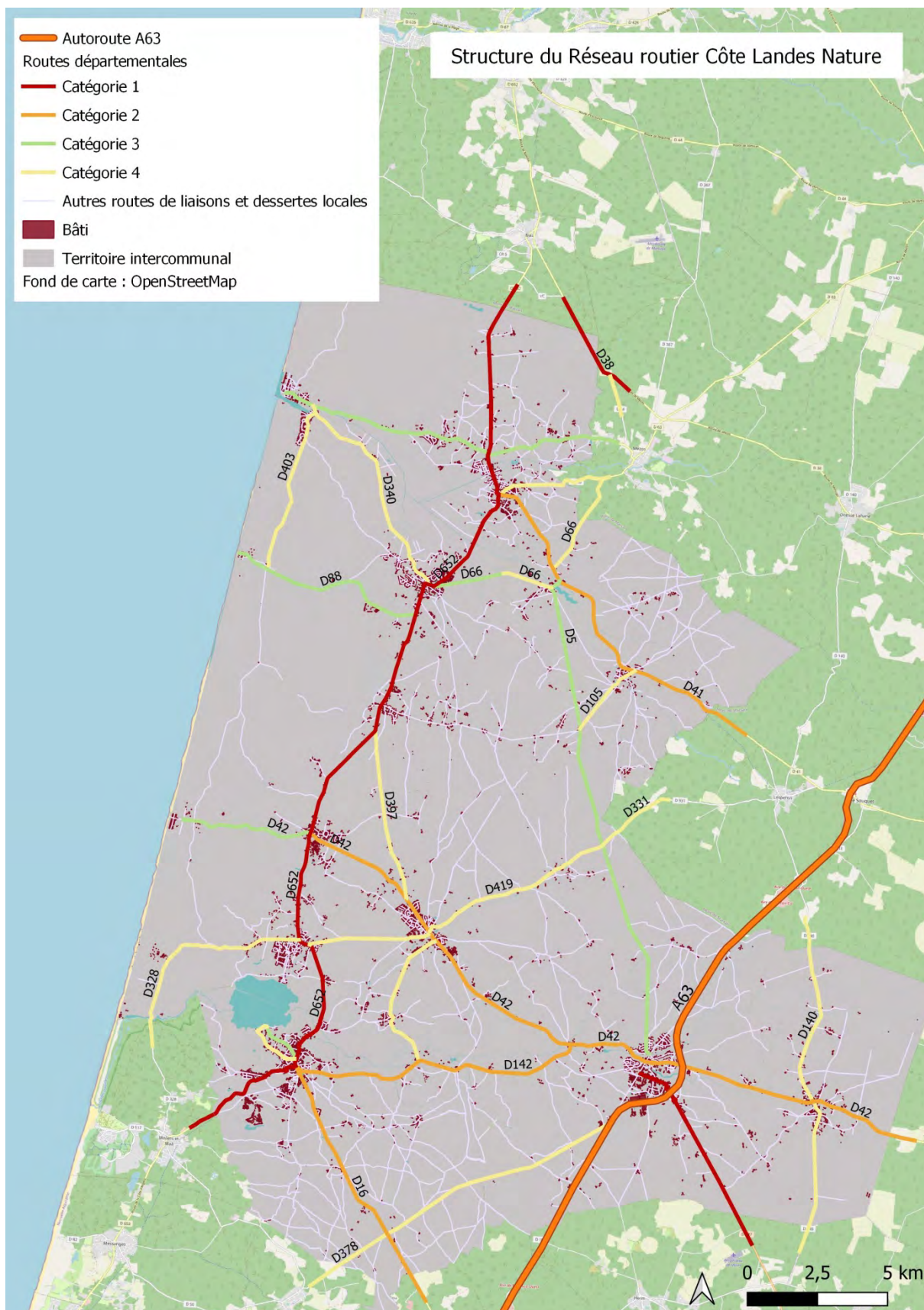
La RD947 est un axe important assurant la liaison entre deux secteurs économiques importants : Dax et Castets.

Les **voies de catégorie 2** desservent les pôles majeurs (services et emplois) et assurent les liaisons départementales. Elles sont au nombre de 4 :

- RD42 reliant Vielle-Saint-Girons à Castets en passant par Linxe. Cette départementale se poursuit ensuite assurant la liaison jusqu'à Pontonx.
- RD142 reliant Léon à Castets en passant par Saint-Michel-Escalus.
- RD16 reliant Léon à Dax.
- RD41 reliant Saint-Julien-en-Born à l'est du département landais en passant par Uza et Lévignacq.

Ces voies de deuxième catégorie sont très fréquentées par les populations locales, mais aussi par les transports de marchandises car ceux-ci sont autorisés à y passer.

Les **voies de catégories 3** et **catégories 4** desservent les pôles secondaires du territoire.



b. Les contraintes de franchissements et de traversées

Barrières naturelles ou artificielles :

Côte Landes Nature est un territoire pourvu de plusieurs contraintes naturelles telles que les dunes, les zones humides, deux principaux cours d'eau, l'étang de Léon, la forêt... Concernant les déplacements routiers la présence de l'autoroute traversant la commune de Castets présente la seule coupure d'une ampleur notable sur le territoire.

Itinéraire de transport de grands gabarits :

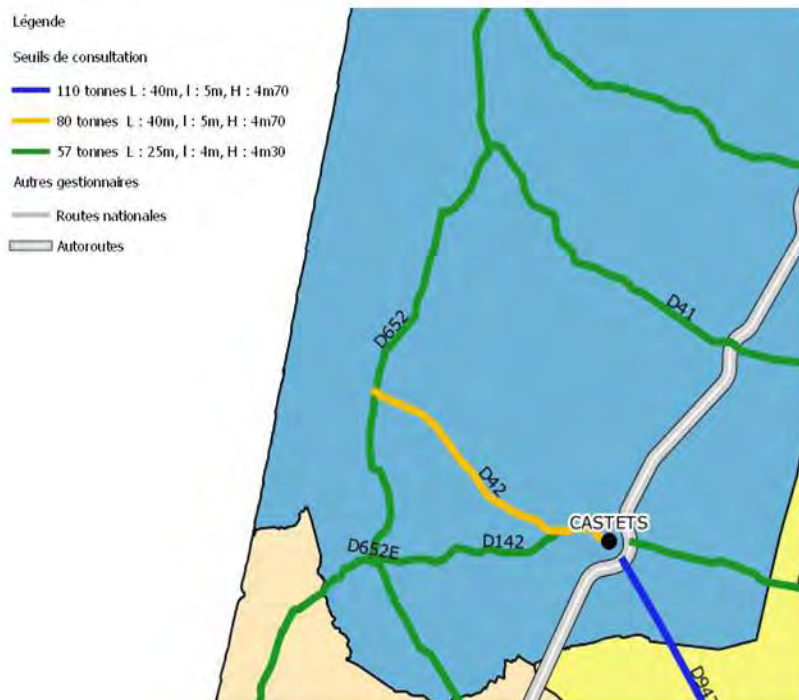
Le territoire est traversé par plusieurs itinéraires de transports routiers exceptionnels. La traversée du territoire est récurrente par les poids lourds due à l'activité industrielle présente sur celui-ci. De plus, les nombreuses départementales sillonnant le territoire de la Cdc joignent l'Espagne à Bordeaux induisant un important passage de grands gabarits.

Les règlements de traversée du territoire par les poids lourds sont les suivants :

- Les convois de 1^{res} (< 48 tonnes) et de 2^e catégorie (48<M<72 tonnes) sont autorisés sur les départementales suivantes : RD41, RD652, RD142, RD16. Cependant, ils sont interdits en période estivale sur la « Route des lacs » (RD652).
- Les convois de 3^{ème} catégories (>72 tonnes) sont autorisés seulement sur la portion de la RD42 reliant la route des lacs à Castets.

L'existence de tels itinéraires implique des contraintes dans l'aménagement des centres bourgs, des voies et carrefours qui doivent être compatibles avec la circulation des convois exceptionnels (bordures/zones franchissables...). Ces contraintes donnent lieu à des enjeux de traversée des milieux urbains.

Carte des transports exceptionnels dans les Landes (extrait)
(source: Département des Landes)



Traversée des milieux urbains :

La question de la traversée de poids lourds dans les centres bourgs revient régulièrement dans les enjeux du territoire. En effet, d'après le SCoT et les itinéraires de transports de grands gabarits, plusieurs communes font face au passage de poids lourds dans leur centre notamment du fait de l'activité industrielle très présente au sein du territoire. Les communes de Léon, Contis, Lit-et-Mixe et Castets ont prévu des emplacements réservés dans les documents d'urbanisme pour la réalisation de voies de contournement de leur centre bourg pour résoudre ces problèmes. Elles seront dimensionnées pour le passage de poids lourds. D'autres communes ont cependant décidé de réaliser des aménagements urbains pour sécuriser les centres bourgs de la traversée de poids lourds.

La voie nouvelle de Léon



La voie nouvelle de Contis



La voie nouvelle de Lit-et-Mixe



La voie nouvelle de Castets



Conceptions Côte Landes Nature

De plus : « Le prolongement de l'A63 en 2013 via le péage à Castets a modifié les habitudes. En effet, pour éviter le péage, les poids lourds ont tendance à emprunter la sortie Magescq. Ils traversent ensuite les bourgs de Léon et de Vielle pour se rendre à l'usine DRT situé au cœur du bourg de Saint-Girons. Un nombre important de poids lourds a également tendance à sortir à Lesperon, en passant par Lévignacq, puis Mixe pour rejoindre la RD652 et le bourg de Saint-Girons. »

La traversée de ces nombreux bourgs engendre des problématiques de sécurité et de nuisance de bruit. Les communes ayant un enjeu de traversée urbaine par les poids lourds sont :

- Le bourg de Castets par la sortie d'autoroute et la RD42
- Le bourg de Léon par le croisement de la RD16, RD142 et RD652
- Le bourg de Vielle-Saint-Girons par le croisement de la RD652 et la RD42
- Le bourg de Linxe par le passage de la RD42
- Le bourg de Lit-et-Mixe par le passage de la RD652
- Le bourg de Saint-Julien-en-Borne par le passage et le croisement de la RD652 et la RD41
- Le bourg de Lévignacq par le passage de la RD41 due au contournement du péage de Castets, cela engendre une traversée intensive du centre bourg par les camions, vitesse excessive (nuisances environnementales, nuisances sonores, problèmes de sécurité)

c. Les trafics routiers (trafic moyen journalier annuel, points sensibles liés à la circulation automobile...)

Le territoire de la Cdc Côte Landes Nature est traversé par de nombreuses artères départementales générant du trafic ainsi que par l'autoroute. De plus, les différents bourgs étant largement espacés,

la place de la voiture est dominante au sein du territoire. En effet, 16 km en moyenne séparent les différents bourgs de la Cdc, obligeant les habitants du territoire à se munir d'une voiture pour réaliser leurs différents déplacements.

« Il y a peu d'alternatives au « tout voiture » sur le territoire » SCoT 2018.

La route départementale reliant Castets à Dax connaît un trafic moyen journalier de plus de 7.900 véhicules en 2019 avec une part notable d'un peu plus de 13 % de poids lourds soit plus de 1.050 véhicules. Cette voie de catégorie 1 est une des artères principales de trafic arrivant sur le territoire. La portion de la RD652 entre Léon et Vielle est aussi très empruntée avec un trafic journalier de presque 5 300 véhicules en 2018. La portion de cette même route de Saint-Julien-en-Born à Mimizan est aussi très empruntée avec 4 800 véhicules journaliers recensés en 2019.

La route des lacs, la RD652 est ainsi empruntée sur toute sa portion traversant le territoire de la Cdc par 2000 à 5300 véhicules par jour d'après les recensements effectués de 2017 à 2019.

Les données du comptage routier mettent clairement en avant les deux axes de catégorie 1 comme les principales voies de trafic routier au sein du territoire (hors A63 dont le trafic moyen journalier annuel sur la portion traversant Castets est de 31 500 véhicules (*données gouvernementales*)).

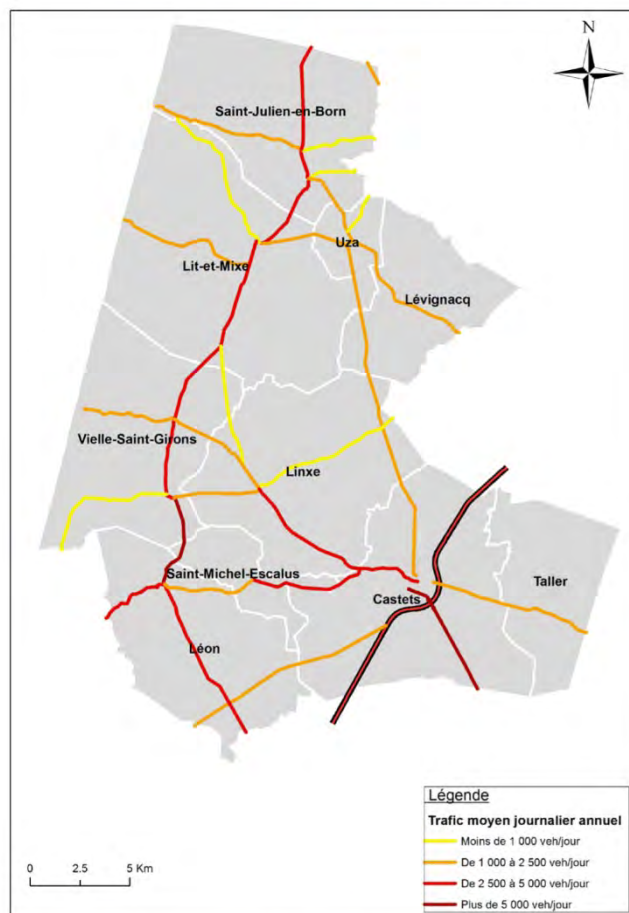
Deux autres portions sont fréquentées par plus de 2500 véhicules par jour : la portion de la RD42 reliant Castets à Linxe (2 960 véhicules journaliers au relevé 2019) et la portion reliant Castets à Saint-Michel-Escalus (2 620 véhicules journaliers).

Une attention particulière doit être portée aux réseaux routiers des communes littorales accédant aux plages, les comptages relèvent un nombre allant de 780 à 1700 véhicules journaliers (*relevés de 2017 et 2019*). Ces chiffres sont une moyenne annuelle ce qui laisse à penser que le trafic en été est largement supérieur dû à la fréquentation estivale des plages et en hiver largement inférieur. D'après le SCoT 2018 « L'augmentation constatée des flux estivaux ne crée pas de situation de congestion inextricable du réseau routier. Néanmoins, la commune de Lit-et-Mixe s'est vue contrainte d'élaborer un plan de circulation du centre bourg. Des problèmes de circulation peuvent également exister en période estivale au bourg de Léon, où le marché quotidien doit cohabiter avec la circulation des poids lourds et des touristes. Le document d'urbanisme en vigueur prévoit la création d'une nouvelle voie »

En plus des problèmes causés par la circulation des poids lourds, certaines communes sont confrontées à d'autres points sensibles liés à la circulation automobile dans les traversées urbaines :

- Le bourg de Saint-Michel-Escalus, problème de sécurisation du bourg et de d'autres voies car vitesses excessives.
- Le bourg de Taller, vitesses excessives sur les 4 voies d'entrées/sorties du bourg (moyenne de 70 km/h, vitesse réglementaire 50 km/h).
- Le bourg d'Uza connaît des problèmes de vitesse.

Le trafic moyen journalier annuel



Source Conseil Départemental 40 - Conception Côte Landes Nature

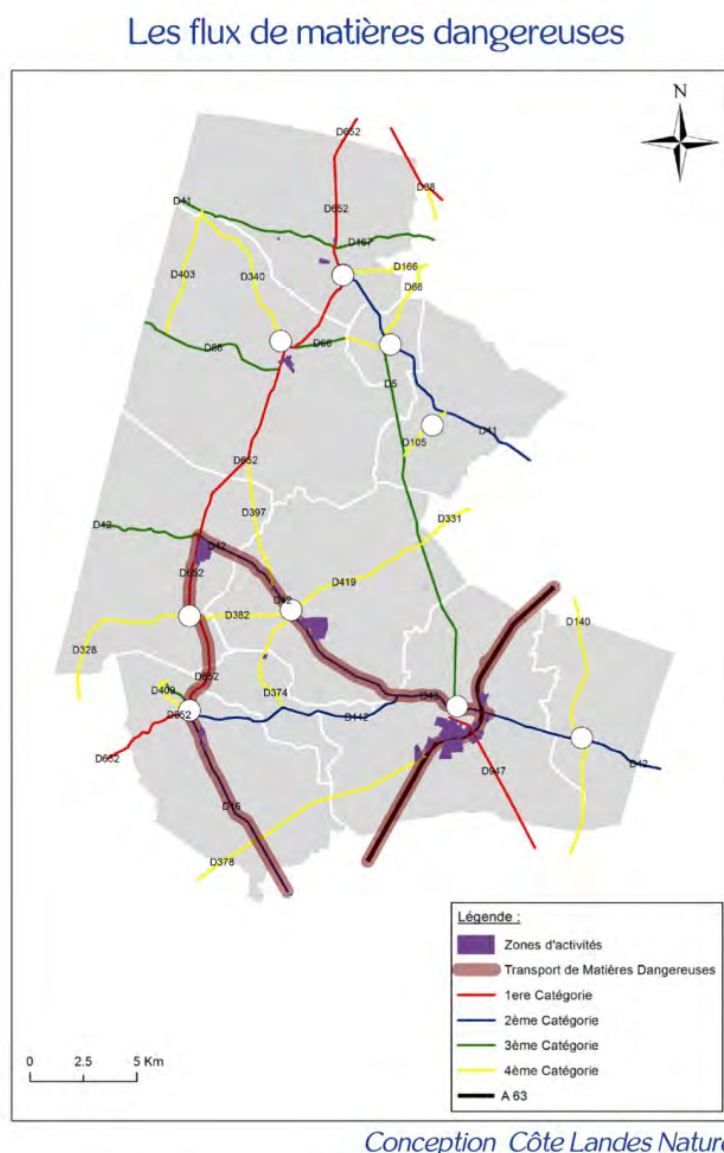
- A Léon, l'existence de problèmes de circulation dans la Grand'rue

d. Transport de matières dangereuses

Le territoire de Côte Landes Nature est marqué par une grande proportion d'emplois industriels (30 %) entraînant ainsi un flux conséquent de poids lourds et parfois de matière dangereuse à travers les routes départementales. Par exemple, l'entreprise DRT (Dérivés Résiniques et Terpéniques) qui fournit à elle seule 11 % des emplois du territoire possède deux sites (à Castets et à Saint-Girons) et transporte de façon récurrente des matières dangereuses en raison de la vocation chimique de son activité.

D'autres entreprises sont installées sur le territoire comme Action Pin, la scierie Lesbats, les entrepôts Intermarché et Norway Seafood. Ils regroupent à eux tous 27 % des emplois, générant ainsi de nombreux transports de poids lourds de par leur activité économique industrielle. La Cdc a créé lors de l'élaboration du SCoT une carte représentant la localisation des principaux flux de matières dangereuses au sein du territoire.

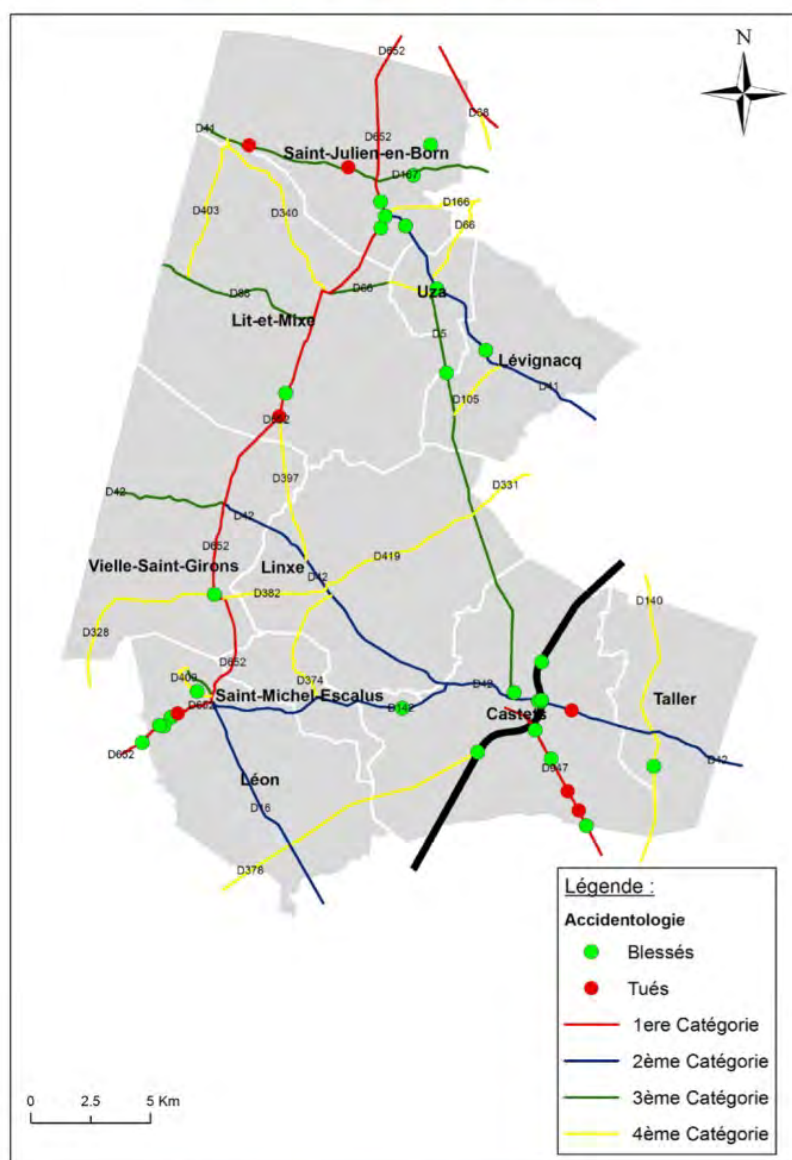
Cette carte met en évidence le passage de flux de matières dangereuses dans les bourgs de Castets, Léon, Vielle-Saint-Girons et Linxe. C'est un enjeu auquel il faut porter une attention particulière pour améliorer les déplacements routiers au sein territoire en sécurisant les centre-bourgs.



e. L'accidentologie

« Entre 2010 et 2015, sur 34 accidents sur le territoire de la Cdc, 31 accidents ont été recensés sur les routes départementales de Côte Landes Nature. Ils se concentrent principalement sur la RD652 entre Léon et Moliets, la RD41 entre Uza et Saint-Julien-en-Born et la RD947 entre Castets et Dax. L'augmentation de la fréquentation en été accroît le risque d'accidents (notamment sur la route des lacs) » SCoT 2018.

Les accidents sur le territoire



Source DDTM 40 - Conception Côte Landes Nature

f. Localisation et capacités en stationnements publics

Pour répondre aux besoins des usagers, des commerces et équipements dans les différents bourgs, mais aussi des visiteurs ou résidents du territoire, de nombreux parcs de stationnement sont présents dans chacune des communes. Pour véhicules motorisés ou modes doux tels que le vélo,

les cartographies ci-dessous recensent les emplacements et les capacités des différents espaces dédiés au stationnement.

La Communauté de communes de Côte Landes Nature a la particularité d'être composée de 4 communes très touristiques en raison de la présence de l'océan Atlantique et du lac de Léon. Ces communes touristiques doivent être largement pourvues en parkings voitures et vélos pour accueillir en période estivale des milliers de touristes. Certaines communes ont fait part de l'insuffisance de la capacité au regard de la fréquentation des lieux. La description de la localisation et de la capacité en stationnements publics pour les véhicules motorisés, véhicules hybrides et électriques ainsi que pour les vélos est décrite ci-après. Le recensement des localisations et des capacités en stationnements publics ne prend pas en compte le stationnement dans les quartiers ou dans certains centres des villages (celui-ci s'opère sur des espaces banalisés en surlargeur des voies publiques, sans véritables aménagements d'aires dédiées).

Les aires de stationnement de chaque commune sont décrites ci-dessous :

La commune de **Léon** possède 10 parkings voitures recensés avec l'existence d'une borne de recharge pour véhicule électrique Place de l'Abbé Dulong. Le centre bourg de Léon a une capacité d'environ 360 places de parking pour véhicules motorisés. Le Lac de Léon a une capacité de 270 places de stationnement pour véhicules motorisés. Il est à noter qu'il existe une insuffisance en termes de capacité de stationnement en période estivale due à l'arrivée massive de touristes.

En termes de stationnement vélos, on dénombre 4 emplacements dans le centre de Léon avec une capacité de 80 places, ainsi qu'un emplacement aux abords du lac de 70 places.



Les communes d'**Uza** et de **Lévignacq** possèdent chacune 1 parking pour véhicules motorisés. La capacité du parking d'Uza est de 12 voitures et celui de Lévignacq 50. Il n'y a pas de stationnement pour vélos recensé dans ces deux communes. Les parkings ont une capacité de stationnement suffisante.

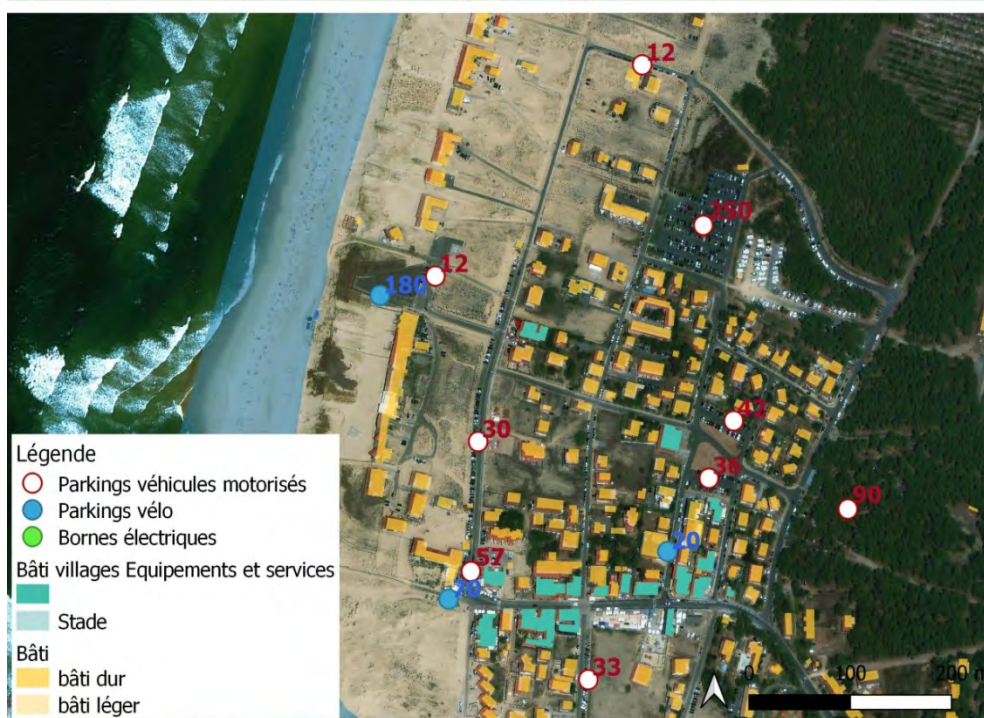
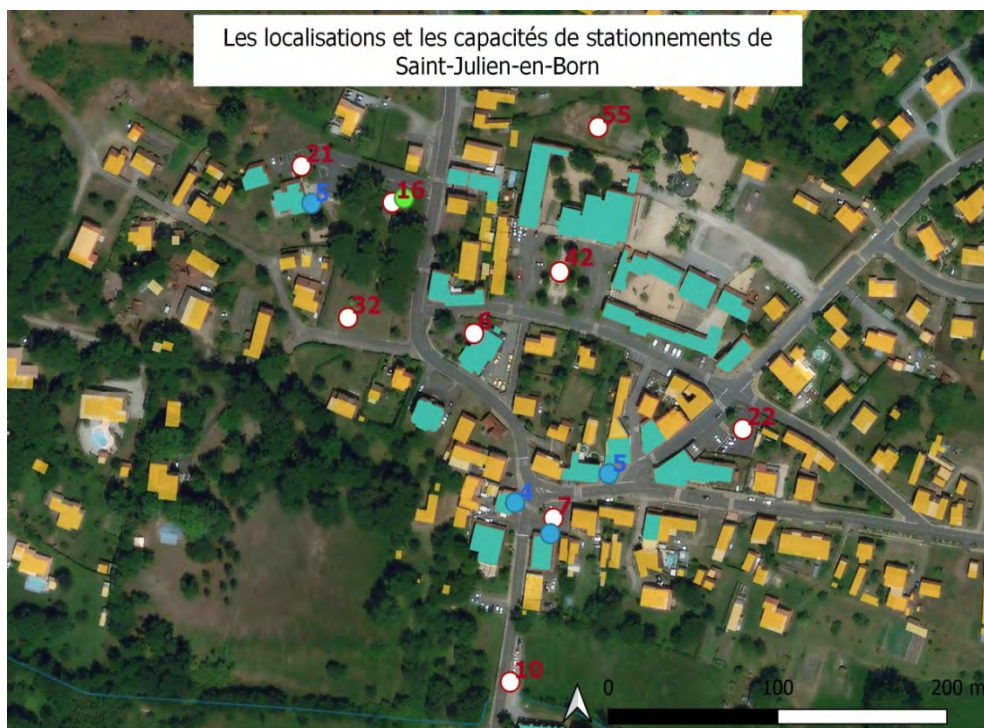


La commune de **Lit-et-Mixe** possède 11 parkings répartis majoritairement dans le bourg de la commune et au niveau de l'accès à la plage. On dénombre 6 parkings dans le centre du village avec une capacité de 160 places ainsi que 1 parking dans le bourg de Mixe d'une capacité de 21 places. Cette commune littorale possède aussi un accès à la plage qui possède 5 parkings, de 500 places au total. On note la présence d'une borne de charge pour véhicules électriques au niveau du parking derrière la mairie. On observe ici que les parkings sont localisés à proximité des équipements et services de la commune.

En termes de stationnement vélo, la commune possède 3 emplacements vélo accueillant 11 places dans le centre bourg ainsi que 2 emplacements au niveau de l'accès à la plage de 62 et 40 places respectivement.



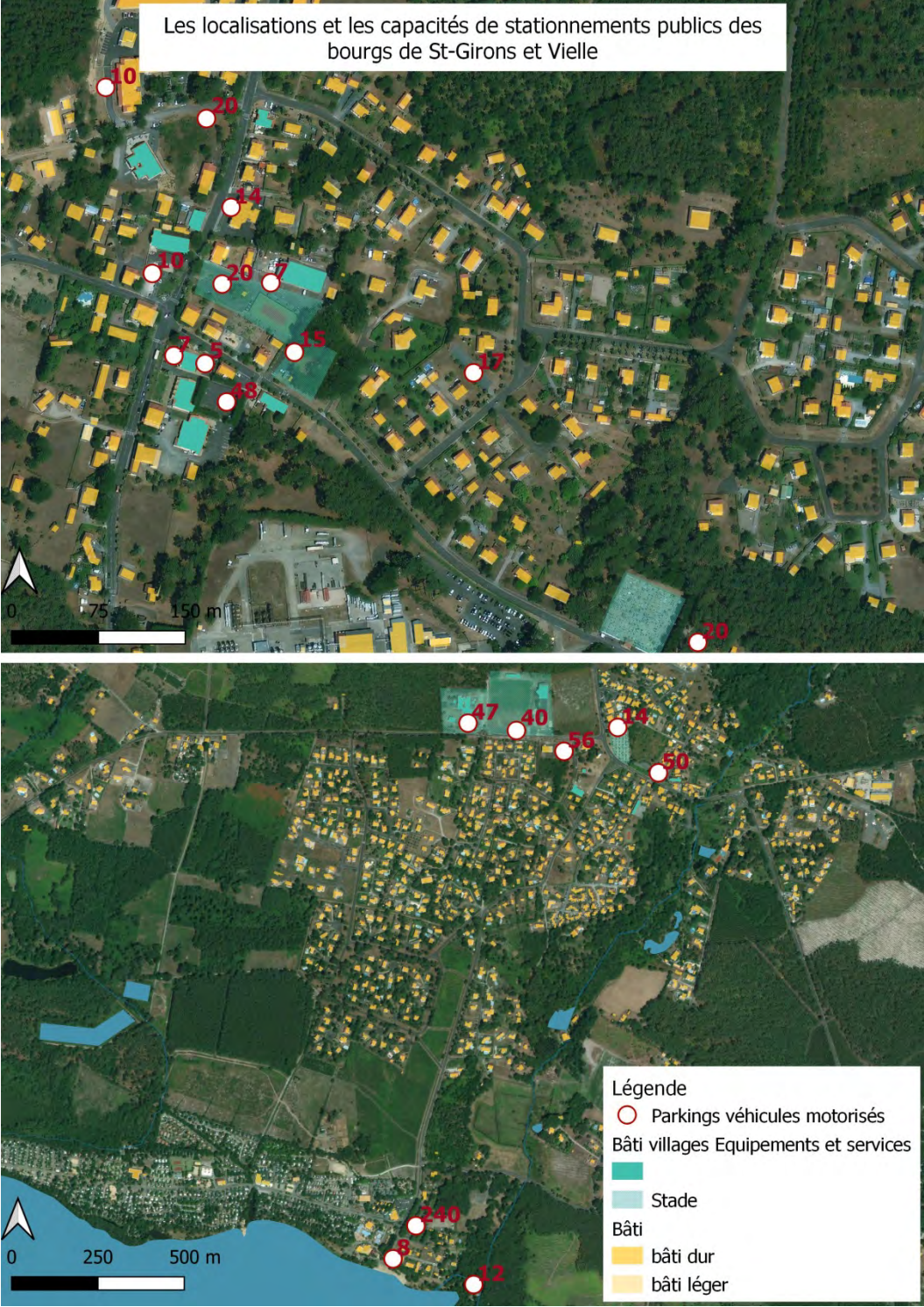
La commune de **Saint-Julien-en-Born** est richement pourvue en infrastructures de stationnement car on recense 20 parkings à travers la commune. On dénombre 11 parkings dans le cœur de la commune accueillant ainsi 310 places de stationnement pour véhicules motorisés. Une borne de charge de véhicules électriques est présente à proximité de l'office de tourisme Côte Landes Nature. Aux abords de la plage, 9 parkings accueillent 560 places de stationnement. Les stationnements vélos regroupent 290 places dont 270 au niveau de l'accès à la plage de Contis, mais ne sont pas suffisants en été. On observe pour cette commune que la localisation des parkings est située à proximité des équipements et services proposés.



La commune de **Vielle-Saint-Girons** possède 3 emplacements de stationnement de véhicules : le centre bourg, le lac et au niveau de l'accès à la plage. Ainsi, la commune regroupe 24 parkings répartis comme suit :

- 12 parkings regroupant 190 places dans le bourg de Vielle-Saint-Girons.
- 5 parkings dans le bourg de Vielle regroupant 207 places.
- 3 parkings aux abords du lac regroupant 260 places.
- 3 parkings à Saint-Girons Plage regroupant 450 places.
- 1 parking au niveau de la Plage de la Lettre Blanche de 300 places.

En termes de stationnements vélos, seule la plage de **St-Girons** est équipée, avec 80 places à disposition. Le centre bourg et le lac ne sont pas pourvus en équipements de stationnement pour vélos.





La commune de **Taller** possède 4 emplacements de parking pour véhicules motorisés d'une capacité totale de 46 places. Elle possède de plus un emplacement pour garer les vélos d'une capacité de 4 places.



La commune de **Castets** possède 10 parkings accueillant ainsi 230 places de stationnement pour véhicules motorisés à travers la commune. Il existe sur la commune 3 parkings vélos qui accueillent 15 places de stationnement. La commune est aussi pourvue d'une borne de charge pour véhicules électriques sur le parking de la mairie.



Le bourg de la commune de **Linxe** possède 5 parkings de stationnement pour véhicules motorisés d'une capacité de 100 places au total. On recense aussi 2 emplacements de stationnement vélos de 4 places chacune.



Le bourg de **Saint-Michel-Escalus** possède un emplacement de stationnement pour véhicules motorisés de 10 places sur le parking de la mairie. Il n'existe pas d'infrastructure de stationnement pour vélos sur la commune.



g. Les projets ou interventions des différentes autorités organisatrices de transports

De nombreux projets sont à l'étude à travers le territoire de la Communauté de communes CLN. Les projets ou interventions **en cours** sur le secteur de Cote Landes Nature en faveur des déplacements sont les suivants :

- À Linxe, l'aménagement du centre bourg ainsi que la création d'une voie verte dans celui-ci sont au stade de l'étude. Cette voie verte permettrait de relier les voies vertes existantes entre Castets et le bourg de Linxe.
- La commune de Léon, la création d'une piste cyclable reliant le centre bourg et le lac de Léon est en cours sur « L'Avenue du lac » et la « Route de Puntaou ». L'aménagement du Bourg de Léon est aussi en cours de réalisation sur la commune.
- À Lévignacq, un plan de référence est en cours pour le projet de reconfiguration et de revitalisation urbaine de la RD105 et la RD41. Cette départementale relie Lévignacq à Uza et à l'est du département. La reconfiguration permettra, à l'échelle intercommunale une meilleure liaison entre les bourgs.
- À Lit-et-Mixe, la création d'un carrefour Avenue du Marensin permettra une meilleure gestion du trafic, des vitesses et des déplacements au sein de la commune. La commune de Saint-Julien-en-Born possède une station balnéaire très attractive appelée Contis. Un projet travaillant sur l'entrée et la traversée de la station est à l'étude avec Côte Landes Nature.
- La commune de Saint-Michel-Escalus veut mettre en place un ralentisseur VTD dans le centre bourg (prévu avant 2021) pour sécuriser le passage. De plus, la mise en place d'écluses végétales et la création d'une zone de quartier au niveau de la Route des Chevreuils sont aussi prévues avant 2021.

Les projets ou interventions **envisagés** sur le secteur de Cote Landes Nature en faveur des déplacements sont les suivants :

- À Lit-et-Mixe, un projet de création d'une piste cyclable entre le centre de la commune et Saint-Julien-en-Born est en cours de réflexion. Cette piste cyclable servirait à lier les deux communes et permettrait une connexion directe en mode doux des deux bourgs. Actuellement, il est nécessaire de passer par la piste cyclable Velodyssée pour relier les deux communes par le réseau de voies vertes.
- À Linxe, la création d'une voie verte de Linxe à Vielle-St-Girons est au stade de la réflexion et permettrait de créer une liaison entre les deux bourgs. La commune a également en projet de mettre en place des bornes de recharge pour véhicules électriques ainsi que de créer une ou des aires de covoiturage sur la commune.
- Les liaisons cyclables entre les villages sont en réflexion sur tout le territoire de Côte Landes Nature.

h. Synthèse

- Passage de l'autoroute **A63** à Castets qui constitue un point privilégié d'entrée et de liaison dans le territoire de Côte Landes Nature.
- L'autoroute présente la **seule barrière** aux déplacements routiers
- De nombreux transports routiers à travers le territoire impliquant des **contraintes** dans l'aménagement des **centres bourgs**, des voies et des carrefours
- Territoire rural où la **place de la voiture est très importante**, les communes, les équipements et services sont éloignés les uns des autres donc besoin de la voiture
- Certaines communes sont confrontées à des problèmes liés à la circulation automobile dans les traversées urbaines
- De nombreux **transports de matières dangereuses** dues à l'activité industrielle du territoire
- **4050** places de stationnement pour **véhicules motorisés** sur le territoire, dont 3590 places dans les communes dites « balnéaires » : Léon, Saint-Julien-en-Born, Lit-et-Mixe et Vielle-st- Girons.
- **660** places de stationnement pour **vélos** dont **80% se situent au niveau des rivages** (Lac de Léon et accès plages).
- De nombreux projets sont **en cours** ou **envisagés** en faveur des déplacements sur le territoire (pistes cyclables, carrefour, ralentisseurs, voies vertes...).

2. Les transports collectifs et les déplacements mutualisés

a. Le transport et les réseaux ferroviaires existants

La Communauté de communes est marquée par son mode de transport monotype : la voiture. En effet, en raison de son caractère rural, de la distance entre les différentes communes ou des différents besoins des habitants, le recours à l'usage de la voiture est indispensable. De plus, le rail ne traverse pas le territoire, en effet, les gares les plus proches sont : la gare de Morcenx à 20 km de Lévignacq et la gare de Dax à 20 km de Castets. De plus, il n'y a pas d'aéroport présent sur le territoire, les plus proches étant à Biarritz et à Bordeaux.

Le territoire Cdc Côte Landes Nature n'est donc pas influencé par d'autres modes de transport que les véhicules motorisés. La prédominance de la voiture est ainsi mise en avant sur ce territoire.

b. Un réseau de transports collectif public (TAD, transport scolaire, navettes spécifiques...)

Un réseau de transports en commun est existant sur le territoire de Côte Landes Nature. En effet, on note la présence de : navettes ville-plage durant la période estivale, navettes entre les gares les plus proches et la Cdc, aussi pendant la saison estivale.

Les navettes ville-plage permettent une liaison gratuite entre les différents villages et la plage ou le Lac de Léon. On dénombre ainsi 3 lignes mises en place par l'office du tourisme de la Cdc :

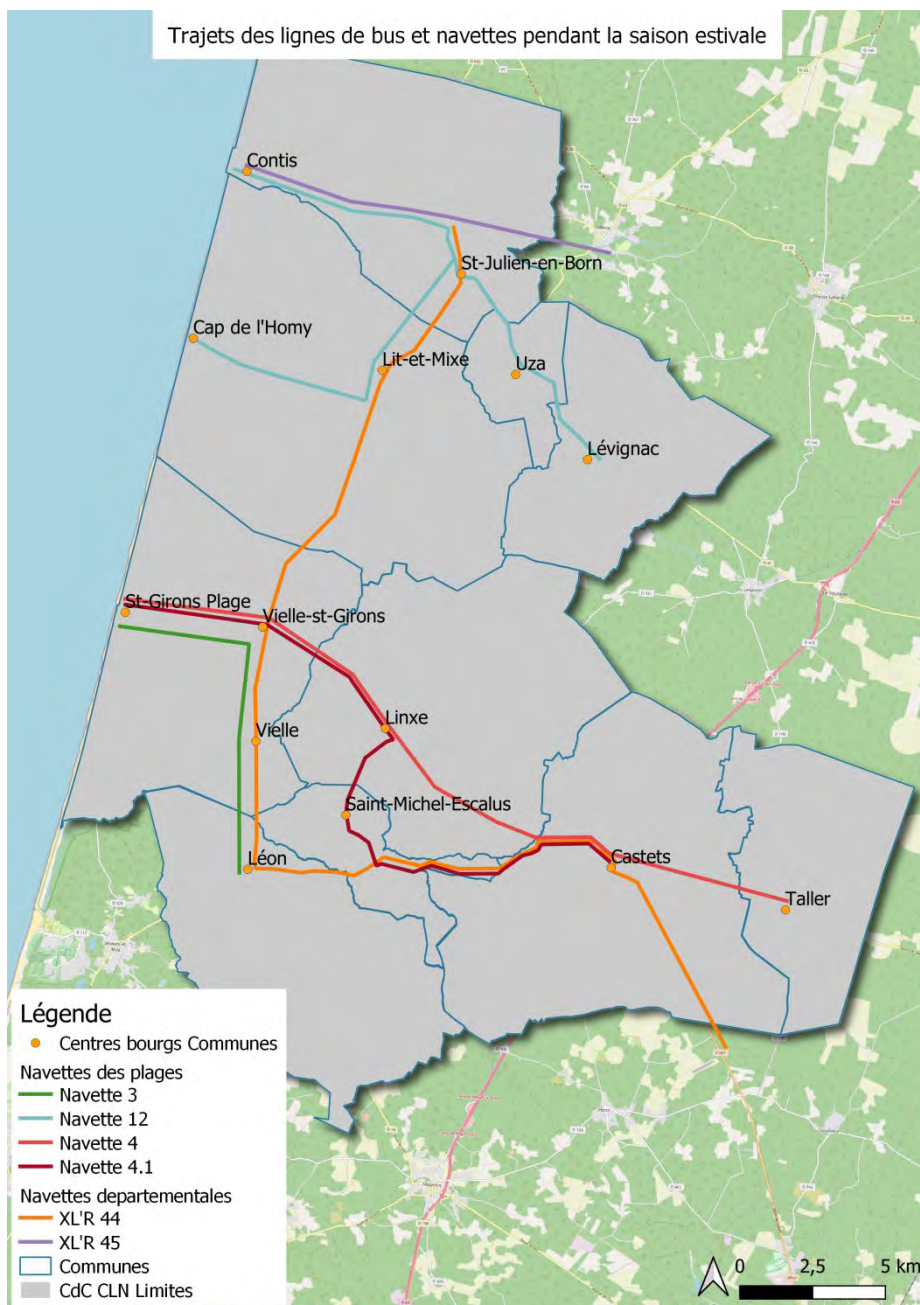
- Ligne 12 : Contis Plage – St-Julien-en-Born – Lévignacq – Uza – Lit-et-Mixe – Cap de l'Homy Plage. C'est la navette qui fonctionne le mieux avec 24 rotations quotidiennes et 33 000 voyageurs par saison. La ligne dessert 9 campings et fonctionne 7j/7 en saison.
- Ligne 3 : Léon – Vielle-st-Girons – St-Girons Plage. On comptabilise 17 300 voyageurs par saison sur cette ligne.
- Ligne 4 et 4.1 (extension de la ligne 4 jusqu'à Taller) : Taller – Castets – Linxe – St-Girons Bourg – St-Girons Plage. Cette navette est surtout empruntée par les locaux, 2900 voyageurs l'ont empruntée en 2019.

D'après le Rapport d'activité Côte Landes Nature Tourisme 53 000 passagers ont été comptabilisés en 2019

Le réseau de cars régionaux dans les Landes (XL'R) possède 2 lignes estivales régulières traversant le territoire :

- Ligne 45 : Morcenx – Saint-Julien-en-Born – Contis. Cette ligne passe par la gare de Morcenx et amène les voyageurs jusqu'à la station balnéaire de Contis. On compte 13 voyageurs par jour en moyenne.
- Ligne 44 : Dax – Castets – Léon - Vielle-St-Girons – Lit-et-Mixe. Cette ligne rejoint les stations balnéaires via les bourgs et les campings du parcours. On compte 37 voyageurs par jour en moyenne.

Le manque de transport en commun circulant à l'année est donc mis en avant : il n'existe que des navettes estivales sur le territoire. De nombreuses communes (Léon, Lit-et-Mixe, Saint-Julien-en-Born, Vielle-St-Girons) ont mis en avant le fait d'un besoin en transport en commun au sein de leur commune ou sur des liaisons intercommunales (à l'année et parfois renforcement en été de la desserte vers certaines plage).



La desserte scolaire du territoire est assurée par la Région Nouvelle-Aquitaine depuis le 1^{er} Septembre 2017. La régie des transports landais gère les transports scolaires, c'est un établissement public sous l'autorité organisatrice du Conseil de Nouvelle-Aquitaine.

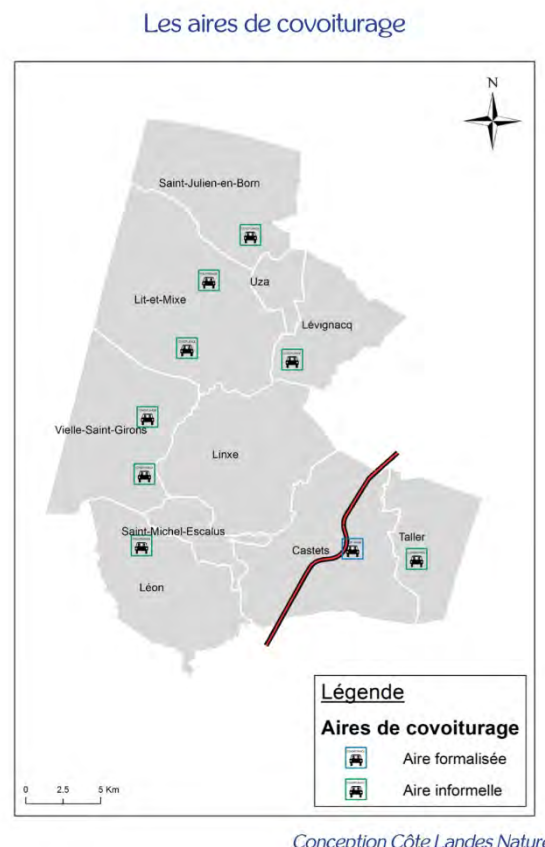
Les TAD, Transport à la Demande, sont sous l'autorité des autorités organisatrices des transports non-urbains sur le périmètre départemental, aux Conseils Régionaux ou à l'Etat suivant le périmètre de desserte du service. Ce service est à mettre en place sur le territoire.

c. Le covoiturage

Le covoiturage est une solution de transport pour les personnes ne pouvant ou ne souhaitant pas s'équiper d'une automobile, et un moyen de mutualiser les coûts de déplacement. En règle générale, les pratiques de covoiturage sont fondées sur des initiatives individuelles (de particuliers à particuliers) et ne font pas l'objet d'une réelle organisation au niveau local. Cependant, ces pratiques se développent de plus en plus ces dernières années avec la généralisation des sites et application mobiles de covoiturage.

La création d'aires de covoiturage à un rôle facilitateur pour l'accueil de véhicules stationnés à la journée, ou constituant simplement des points de rencontre.

Sur le territoire Côte Landes Nature, en 2013, une aire de covoiturage communale a été créée à Castets (22 places). Sur les autres communes des aires « informelles » assurent le rôle d'accueil de covoitureurs, notamment le parking de l'église d'Uza, des places dans les différents bourgs. La commune de Linxe projette de créer une aire de covoiturage officielle.



d. Synthèse

- Mode de transport **monotype** (la voiture), pas de gare ni d'aéroport sur le territoire.
- Un réseau de transports en commun est **insuffisant** car il n'existe que en période estivale (3 lignes intercommunale, 2 régionales : 53 000 passagers en 2019)
- Une aire de covoiturage officielle et 8 informelles (utilisés par les usagers)

3. Les déplacements doux et les réseaux cyclables

« Les déplacements doux regroupent tous les modes de déplacements non-polluants, c'est-à-dire globalement la marche et la bicyclette, en opposition aux modes motorisés dit « durs » (voiture, poids lourds, motos...) » SCoT

a. Itinéraires touristiques et de randonnée

D'après le SCoT :

Le territoire de la Cdc Cote Landes Nature est traversé depuis 2012 par le réseau européen Vélodyssée. Cette voie relie Roscoff à Henday sur 1200 km. Sur le territoire de la Cdc, cette piste cyclable passe par Léon, longe le lac et traverse les communes littorales de Vielle-st-Girons, Lit-et-Mixe, Saint-Julien-En-Born et continue sa route vers Mimizan. Le territoire est traversé par l'itinéraire Jacquaire Voie du Littoral qui relie Sanguinet et Tarnos, et qui est parallèle au chemin emprunté par le Vélodyssée. De plus, il est possible de réaliser de nombreuses randonnées en plus des circuits cartographiés ci-dessus (cartographie des circuits pédestres/vélo), il existe de nombreux autres sentiers non-pédestres dans le territoire.

Le réseau intercommunal de voies douces a été créé en 2017, il représente 100 km de voies douces pour se déplacer sur l'ensemble du territoire.

Le réseau pédestre départemental : Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée non motorisés a créé 11 boucles de sentiers de randonnée pédestre et/ou VTT.

Le Département des Landes à une orientation politique claire :

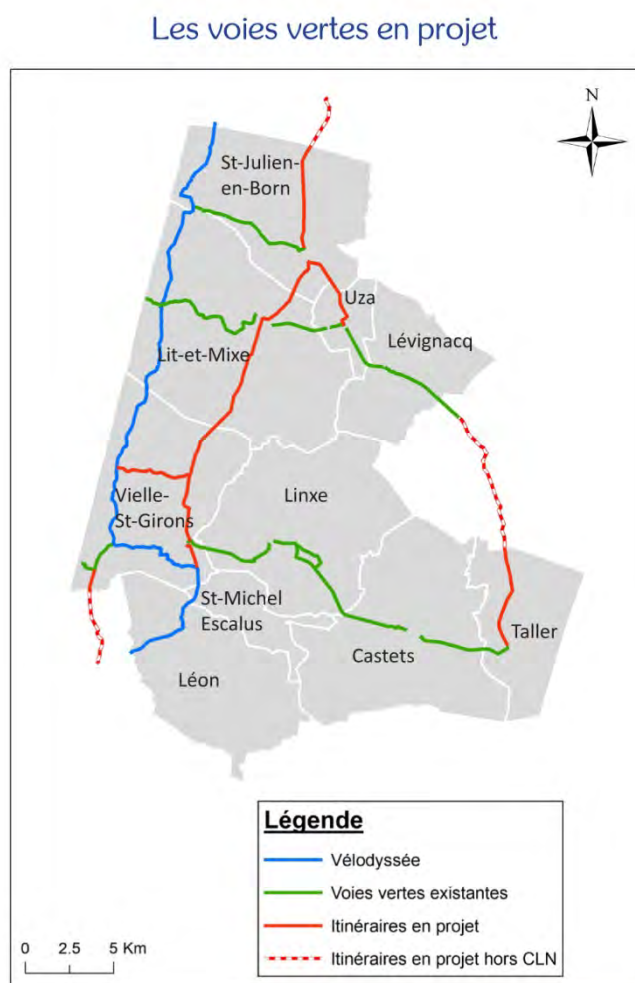
- Favoriser la pratique du vélo sur les territoires (touristique, récréatif, quotidien).
- Structurer les axes selon trois niveaux d'intérêt : les grands axes itinérants d'intérêt régional, les liaisons d'intérêt départemental, les maillages locaux,...



b. Liaisons ou raccordements locaux à envisager ou à renforcer

Le PADD du SCoT mentionne : « Côte Landes Nature est couvert par 100 km de voies vertes. Les voies vertes sont un élément fort du territoire et une des raisons pour lesquelles le territoire est attractif. Néanmoins, le réseau de voies vertes reste encore à développer pour répondre aux besoins des habitants du territoire et plus uniquement à ceux du tourisme. » Le DOO du SCoT a cartographié les voies vertes en projet pour la période 2015-2020. . En effet, des liaisons sont à créer ou à réfléchir entre les bourgs intercommunaux, et au sein de certains bourgs. Certaines de ces voies ne sont toujours pas créées à l'heure actuelle :

- Liaison entre Linxe et le bourg de Vielle-St-Girons est au stade de la réflexion.
- Au sein du bourg de Taller : besoin de créer des liaisons douces entre les différents quartiers jusqu'au centre du village.
- Prolonger le réseau « Lo Camin de Hè » dans le bourg jusqu'à la Route de Lesperon.
- Le bourg d'Uza ne possède pas de piste cyclable, il existe un besoin de développer ces liaisons.
- La création d'une piste cyclable reliant Uza à St-Julien-en-Born est nécessaire : obligation de passer par la RD41 qui est une route de catégorie 2, augmentant la dangerosité du trajet.
- La création d'une piste cyclable reliant le bourg de Vielle-st-Girons à St-Girons plage est nécessaire.



c. Synthèse

- Plusieurs voies douces et pistes cyclables sont présentes sur le territoire (**100 km**) : Vélodyssée, une 10ème des pistes cyclables, itinéraire Jacquaire, 11 boucles de sentiers de randonnées pédestres et/ou VTT.
- Des voies vertes sont en **projets à travers le territoire** (Linxe—Vielle-st-Girons, dans le bourg de Taller...)

4. Caractéristique de la demande en déplacements

a. Les pôles et sites générateurs de déplacements

En termes d'équipements et de services (accueil extrascolaire, offre de santé, équipements et services à la petite enfance, écoles...) la commune de Castets est la plus pourvue. Elle joue ainsi le rôle de pôle central pour la Communauté de communes.

La commune de Dax est la principale polarité urbaine extérieure à proximité de la Cdc, en effet, elle est située à 27 minutes de Castets et à 50 minutes de St-Julien-en-Born (la commune la plus éloignée). Dax est la deuxième plus grande agglomération du département des Landes, au sein de laquelle la gamme d'offres en équipements et services de niveau intermédiaire est importante.

Sites économiques, commerciaux, emplois :

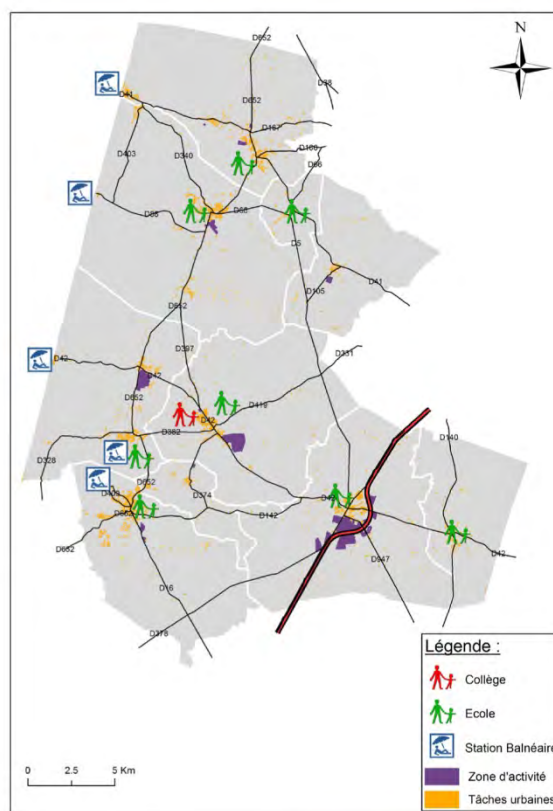
Castets concentre les principaux espaces industriels, artisanaux et commerciaux (3 ZAE sont présentes sur la commune (Leste, Maïtena, Gazalieu). Avec 1800 emplois pour 2200 habitants, la ville est un pôle attractif.

D'autres communes possèdent des ZAE sur le territoire : Linxe, Saint-Michel-Escalus, Vielle-Saint-Girons, Lit-et-Mixe et Saint-Julien-en-Born.

Les surfaces alimentaires sont dispersées à travers le territoire et d'une surface équivalente (2000 m² en moyenne).

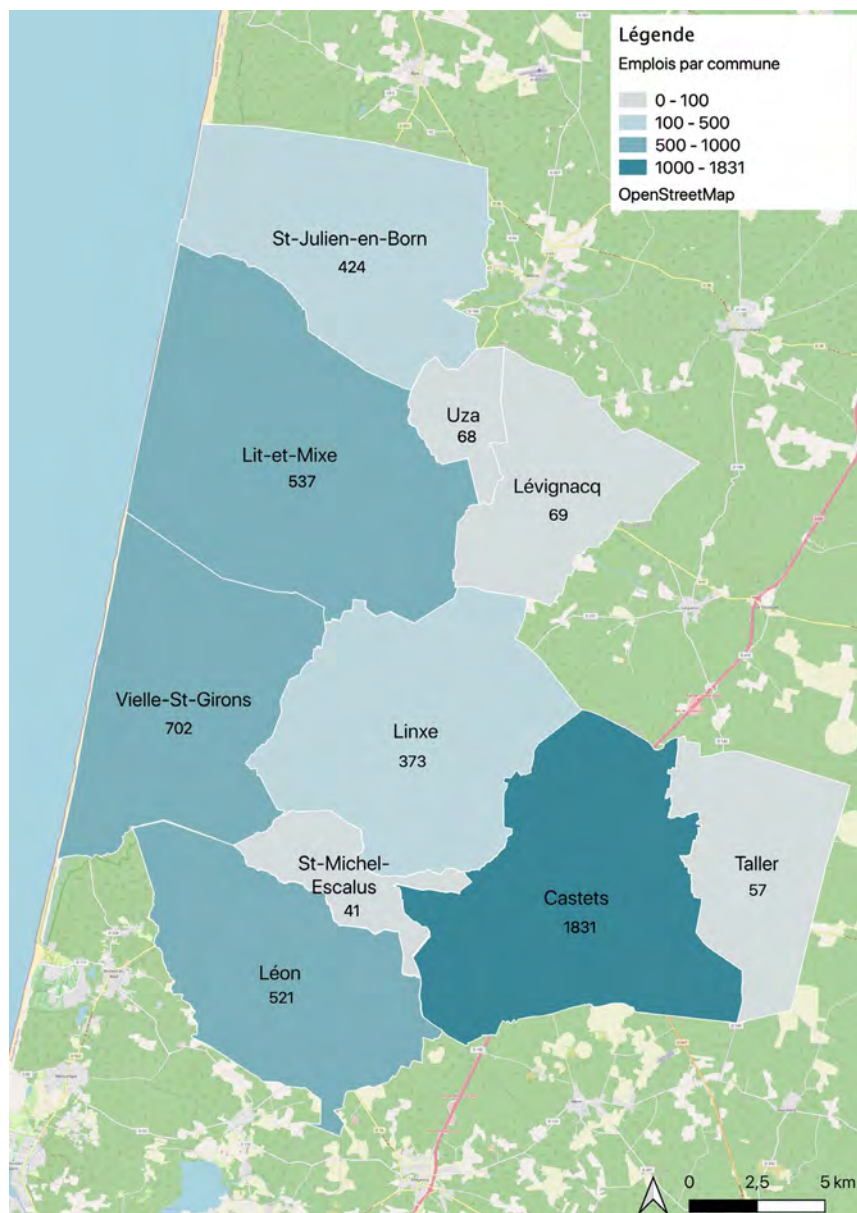
En termes d'emplois, en 2017, Castets est la commune qui offre le plus d'emplois (>1000). Les communes de Léon, Vielle-st-Girons et Lit-et-Mixe sont en deuxième position avec une offre entre 500 et 999 emplois sur leurs territoires communaux.

Les pôles générateurs de déplacements



Conception Côte Landes Nature

Nombre d'emplois par commune sur la Cdc Côte Landes Nature
(source INSEE Recensement 2017)



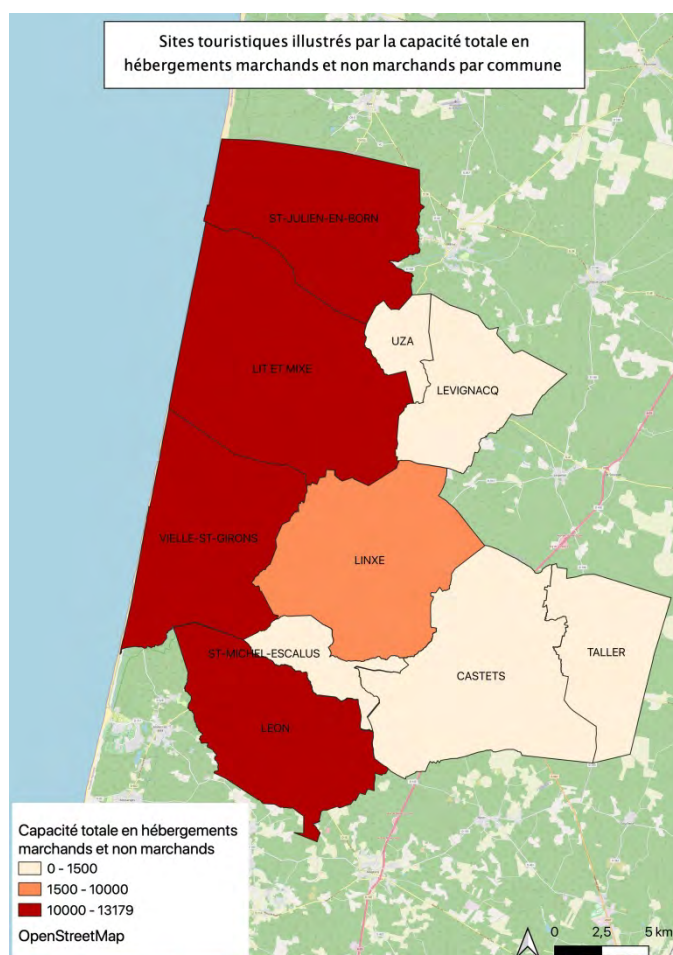
Cette carte représente le nombre d'emplois sur la Communauté de communes, et met en avant le rôle de pôle central de Castets avec une offre d'emploi très largement supérieure au reste des communes du territoire. On voit ainsi se détacher la commune de Castets des autres communes, puis les communes littorales qui arrivent en seconde position.

Sites touristiques :

En fonction des saisons, les pôles générateurs de déplacements sont différents. En effet, ce territoire est soumis à de nombreux flux touristiques sur les communes littorales en été en raison de leur attractivité (stations balnéaires, lacs...).

Les communes de St-Julien-en-Born, Lit-et-Mixe, Vielle-st-Julien et Léon se détachent très clairement des autres communes de la Cdc en termes de flux touristiques. Elles ont chacune une capacité d'accueil de plus de 10 000 personnes sur leur territoire (hébergements marchands et non marchands compris).

À l'inverse, les communes de l'arrière littoral se voient proposer une faible offre en matière d'hébergements touristiques, créant ainsi une différence de flux de déplacement en été et en hiver.



b. La motorisation des ménages

Les problématiques de déplacement et des moyens de transports utilisés, constituent une préoccupation importante dans le cadre des politiques d'aménagements.

Elles renvoient tout d'abord à la capacité de mobilité des ménages et des actifs, pour se rendre sur leur lieu de travail, à leur lieu d'étude ou pour assurer les besoins (réguliers ou exceptionnels) de la vie courante. Ces questions revêtent un enjeu particulier dans un contexte à forte dominante rurale comme celui de Côte Landes Nature, globalement peu dense et peu équipé, et où de ce fait les distances à parcourir sont potentiellement importantes (on rappelle que 16 km en moyenne séparent les différents bourgs).

La problématique de déplacements est par ailleurs étroitement associée aux enjeux de lutte contre les pollutions et nuisances, de réduction des consommations énergétiques et de lutte contre le changement climatique. Les politiques nationales actuelles s'inscrivent ainsi dans des logiques de développement des mobilités alternatives à l'automobile et de mutualisation des déplacements, afin notamment de diminuer la part de l'usage de la voiture individuelle.

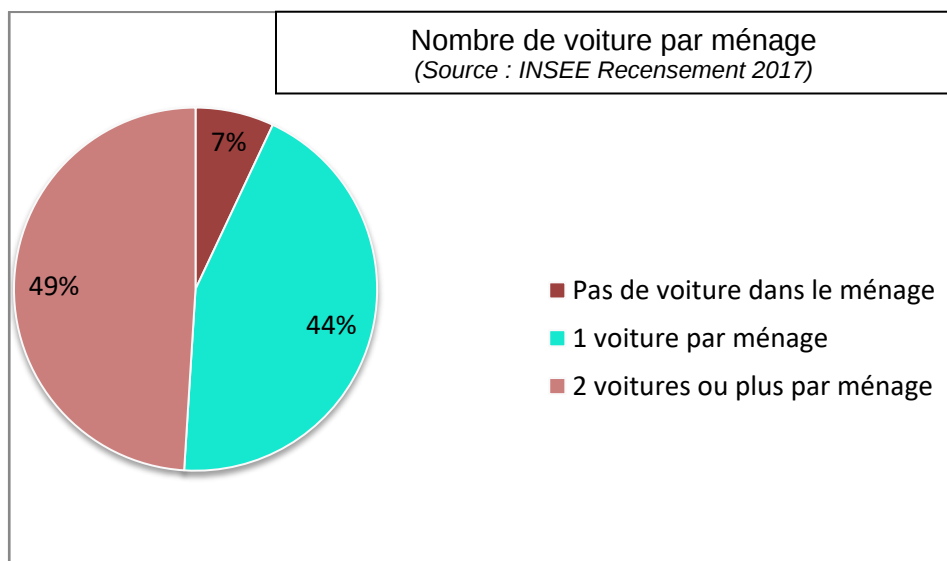
Le taux de motorisation des ménages constitue un indicateur d'équipement des habitants du territoire, mais également de leur niveau de dépendance à l'automobile compte tenu notamment de la faible offre en transports collectifs.

Au total, **93 % de l'ensemble des ménages de Côte Landes Nature possèdent au moins 1 voiture**, tandis que 7 % (379 ménages en 2017) n'en possèdent pas.

Les tendances observées sont globalement les mêmes dans chacune des communes du territoire. Les ménages sans voitures varient surtout dans les petites communes de 2,5 % (Saint-Michel-Escalus) à 12,5 % (Uza), le nombre de ménages concernés est cependant restreint (entre 4 et 11 ménages par commune). Les ménages avec 2 voitures ou plus varie de 40,2 % (Lévignacq) à 67,6

% (Taller). Dans les communes les plus grandes (Castets, Léon, Lit-et-Mixe, Linxe...), la tendance observée est très similaire.

De plus, les observations de la motorisation des ménages sur le territoire du département des Landes sont aussi globalement les mêmes que pour la Cdc : 9 % non motorisés, 45 % ont 1 voiture et 46 % ont 2 voitures ou plus.



c. Les déplacements domicile-travail

D'un point de vue quantitatif, les déplacements des personnes pour se rendre sur leur lieu de travail ne sont pas majoritaires dans l'ensemble des trajets effectués par les ménages. La majeure partie de ces déplacements se fait aujourd'hui pour d'autres motifs : achats, loisirs, visites, démarches administratives, ...

Toutefois, le caractère essentiel des échanges domicile-travail est d'être concentré sur des périodes courtes, ce qui en fait un des principaux facteurs de dimensionnement des infrastructures et des réseaux de transport.

De plus, ces déplacements ont souvent un rôle structurant dans les choix, contraints ou non, effectués par les ménages :

- Choix du mode de transport utilisé à l'échelle de la journée,
- Choix du lieu de pratique des achats, la dispersion des actifs hors limites d'une commune ou de la Communauté favorisant l'évasion commerciale en faveur de sites commerciaux extérieurs,
- Dans une certaine mesure, choix du lieu de scolarisation des enfants.

L'examen des données INSEE recensement 2017 sur les navettes domicile-travail permet de faire les constats suivants :

Les moyens de transports entre domicile et travail :

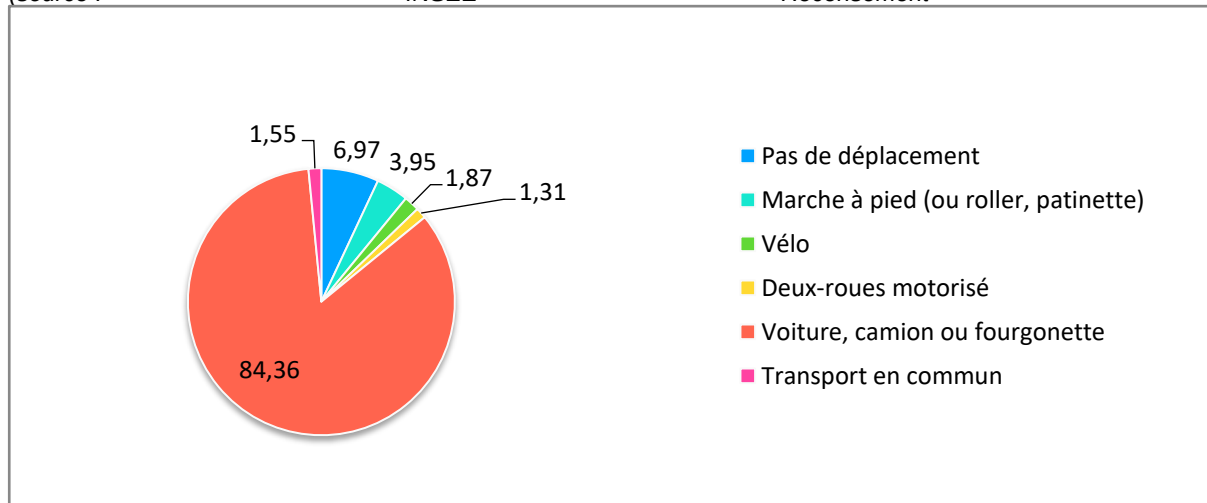
A l'échelle intercommunale, en moyenne, 84.4 % des déplacements domicile-travail des actifs de Côte Landes Nature, soit un total de près de 4 300 navettes quotidiennes, s'effectuent par mode automobile (voiture, camion ou fourgonnette), un taux qui varie de 78 % à Lit-et-Mixe à 91.4 % à Taller.

Les parts des autres moyens de déplacement sont de ce fait limitées : pas de déplacements (7 %) et la marche à pied (4 %) sont les « modes » les plus utilisés après la voiture par les actifs habitants sur la Cdc. La part des « sans transport » entre leur domicile et leur lieu de travail comprend notamment les actifs agricoles ainsi que les actifs indépendants travaillant à leur domicile ou les actifs en télétravail.

Seul 1.6 % des trajets s'effectuent en transports en commun (soit 59 actifs selon le recensement INSEE 2017), ce qui illustre bien le peu de transport en commun présent à travers le territoire.

Moyens de transports utilisés par les actifs pour se rendre au travail

(source : INSEE Recensement 2017)



Par sous-secteur de la Cdc:

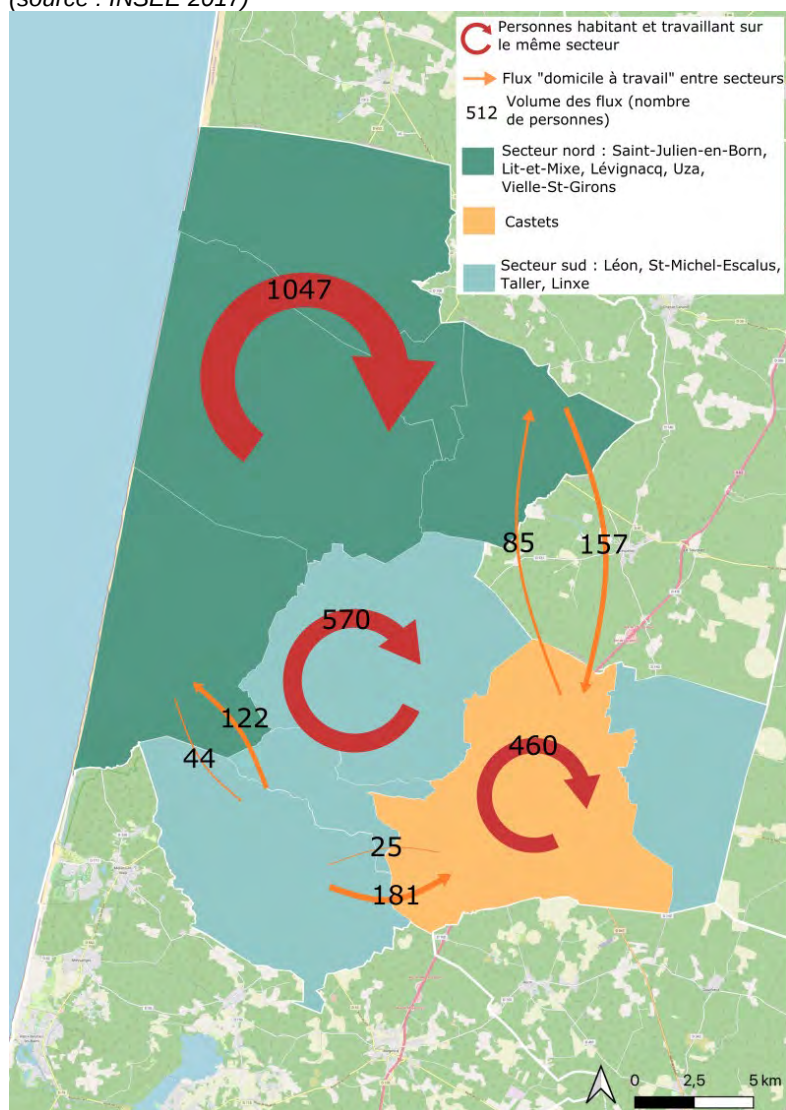
Les migrations domicile-travail sont de plus en plus importantes de nos jours. La généralisation de l'usage de la voiture a impliqué une augmentation des distances domicile-travail. Le territoire de Côte Landes Nature offre en 2017 4.483 emplois localisés sur le territoire (contre 4 742 en 2013). 60 % des emplois localisés sur le territoire sont occupés par des habitants de ce même territoire (soit 2.691 actifs), que les personnes résident et travaillent sur une même commune ou bien sur une commune de la communauté.

Considérée à l'échelle de 3 secteurs du territoire (pôle de Castets, communes du Nord, communes du Sud – cf. Carte page suivante), la mobilité de proximité pour le travail (interne à chaque secteur) est la plus importante. La densité des flux domicile-travail interne est plus importante dans le secteur Nord. Vient ensuite le secteur Sud de la Cdc et enfin les flux internes de Castets. Les flux entre les différents secteurs sont les plus importants en direction de Castets qui pourvoit à lui seul 1.831 emplois en 2017. En effet, 25 % des emplois sont occupés par des résidents de la commune.

Le secteur Côte Landes Nature Nord pourvoit un peu moins d'emplois que Castets, en effet, on comptabilise 1726 emplois sur les 5 communes. 60,6% des emplois sur ce secteur sont occupés par des résidents du même secteur. On compte 201 actifs allant travailler sur un autre secteur de la Cdc dont 157 allant vers Castets.

Le secteur Côte Landes Nature Sud est le moins pourvoyeur d'emploi avec une offre de 923 emplois sur le secteur. 61.7% des emplois sur ce secteur sont occupés par des résidents du même secteur. On compte 303 actifs du territoire allant travailler sur un autre secteur de la Cdc sont 181 vers Castets.

Déplacements domicile-travail internes au territoire de Côte Landes Nature (source : INSEE 2017)



Les flux entre la Cdc et les aires extérieures:

D'un point de vue comparatif, les données INSEE 2013 étudiées dans le SCoT indiquent qu'à cette date, 2.830 actifs stables (contre 2.691 en 2017) résident et travaillent dans la Cdc. On note donc une perte de 139 emplois occupés par des résidents de la Communauté de communes en 4 ans. Cette diminution peut se traduire par un changement d'occupation de l'emploi par des actifs habitant en dehors du secteur de la Cdc et/ou par la diminution du nombre d'emplois enregistrés de 2013 à 2017 (-259 emplois en 4 ans).

Dans ses échanges domicile-travail vis-à-vis des villes et des aires extérieures, la Communauté de Communes de Côte Landes Nature est nettement pourvoyeuse d'actifs (1.566 personnes résidant sur le territoire et travaillant à l'extérieur) et d'emplois (1.792 personnes résidant à l'extérieur et travaillant sur le territoire).

Ces chiffres démontrent une forte attractivité du territoire. Sur ces 1 792 actifs, la majorité vient des cinq Communautés de communes limitrophes et plus de 53 % travaillent à Castets (783 actifs dont 498 provenant de l'Agglomération du Grand Dax).

Parmi les actifs provenant de l'extérieur :

- 498 viennent du Grand Dax
- 402 viennent de Marenne Adour Côte Sud

Les routes les plus empruntées sont donc la RD947 depuis Dax et la RD 652 « Route des Lacs » depuis Moliets.

Par la suite, les flux entrants sur le territoire sont assez équivalents :

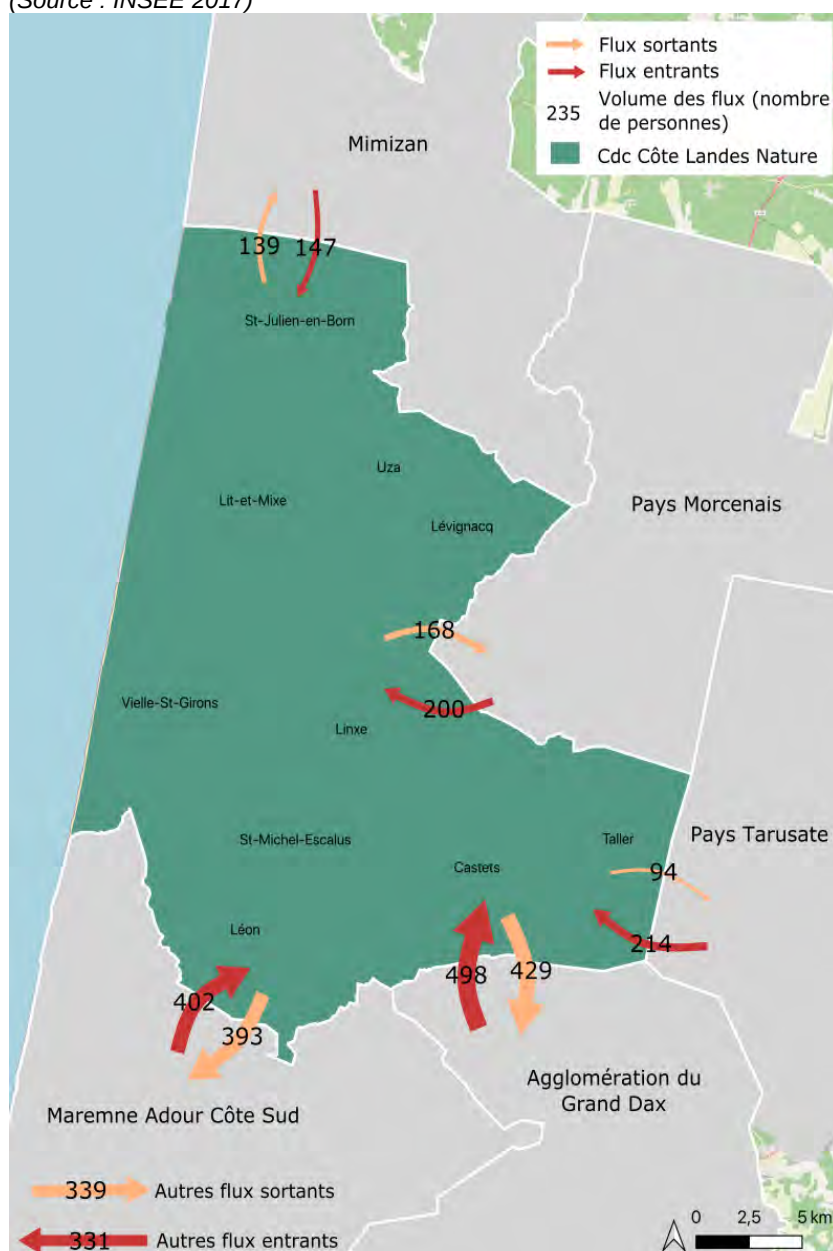
- 214 viennent de Pays Tarusate
- 200 de Pays Morcenais
- 147 de Mimizan

Les routes empruntées dans ces cas-là sont donc la « Route des lacs » depuis Mimizan, l'A63 depuis Saint-Vincent-de-Tyrosse.

Plus de 60 % des actifs du territoire (contre 75% en 2013), — les personnes habitant sur le territoire et qui ont un emploi — travaillent sur Côte Landes Nature. Sur toutes les communes du territoire (excepté Vielle-St-Girons et Castets), plus de 50% des actifs travaillent sur leur commune de résidence (25 % pour Castets et 27 % pour Vielle-St-Girons). On note que 56,4 % des actifs travaillant à Castets viennent de l'extérieur de la Cdc.

En France en 2013, 64 % des actifs travaillaient hors de leur commune de résidence. Cette tendance ne se confirme pas sur le territoire de Côte Landes Nature.

Déplacements domicile-travail en liaison avec les territoires extérieurs à Côte Landes Nature (Source : INSEE 2017)



d. Synthèse : Les déplacements domicile-travail

- **Castets** est un **pôle central** générateur de déplacements car très bien pourvu en équipements et services. La commune possède la plus grande concentration d'emplois (1.831 en 2017).
- Les **communes littorales** sont des sites touristiques où les capacités d'hébergements marchands et non marchands sont les plus importantes du territoire.
- 93% des ménages sur CLN possèdent au moins 1 voiture et 84% des déplacements pour se rendre au travail se font en voiture
- En 2017 **4.483 emplois** localisés sur le territoire, et **60 %** des emplois localisés sur le territoire de CLN sont occupés par des habitants de ce même territoire.
- La densité des flux domicile-travail interne est **plus importante** dans le **secteur Nord** (qui comptabilise 5 communes), puis **Castets** et enfin CLN Sud (4 communes).
- La Cdc est **pourvoyeuse d'actifs** (1.566 personne résidant sur le territoire et travaillant à l'extérieur) et **d'emplois** (1.792 personnes résidant à l'extérieur et travaillant sur le territoire).
- Sur ces 1 792 actifs, **la majorité vient des cinq Communautés de communes limitrophes** et plus de **53 %** travaillent à Castets.

Annexe 2 : Méthodologie Evaluation de la Capacité d'accueil et exemples de « Fiches Capacités »

La capacité d'accueil

Définir la capacité d'accueil d'un territoire

La capacité d'accueil est apparue dans les textes concernant la Loi littorale. Dans les documents d'urbanisme, la capacité d'accueil doit être déterminée pour les espaces urbanisés et à urbaniser des communes littorales. C'est donc une notion reconnue par le droit national, elle doit tenir compte :

- de la préservation des espaces et des milieux mentionnés à l'article L. 121-23 du code de l'urbanisme,
- de l'existence de risques littoraux, notamment de submersion marine,
- de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières ou maritimes,

- des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

Ainsi, la détermination de la capacité d'accueil doit aider à gérer les pressions anthropiques tout en préservant le territoire qui est souvent à caractère sensible. Cette évaluation permet ainsi aux communes de mieux gérer l'élaboration de projets sur leur territoire tout en gardant un équilibre. Les notions d'équilibre ou de déséquilibre sont très importantes car c'est à partir du repérage de ces situations là que le calcul de la capacité d'accueil est effectué.

Le besoin pour les collectivités locales d'évaluer leur capacité d'accueil est de déterminer si l'accueil supplémentaire de populations et d'activités, permanentes ou saisonnières, que la collectivité envisage est compatible avec les ressources disponibles et les objectifs qu'elle porte pour son territoire.

On définit ainsi la capacité d'accueil comme « le niveau maximum de pression exercée par les activités ou les populations permanentes et saisonnières que peut supporter le système de ressources du territoire sans mettre en péril ses spécificités ». Cette définition amène à la notion de capacité de développement qui regroupe les possibilités offertes par le système de ressources du territoire pour la mise en place d'un projet. Une fois la capacité d'accueil définie (on va quantifier par la taille, la quantité, la capacité résiduelle : des nombres que l'on comparera à une norme), on pourra ainsi définir la capacité de développement du territoire. Si les indicateurs sont au vert (par exemple, la capacité d'approvisionnement en eau potable est largement assurée toute l'année), on pourra déterminer si un projet supplémentaire est faisable ou non.

Dans la méthodologie décrite ci-dessous, nous allons évaluer si les ressources disponibles sur le territoire sont compatibles avec les objectifs de la commune en matière d'accueil supplémentaire de population ou d'activités (saisonnières ou permanentes). La notion est définie pour les communes littorales dans les textes de lois, mais nous allons ici l'étendre à l'étude de tout le territoire intercommunal.

La méthodologie se distingue en 4 grandes étapes :

1. Cette étape permet l'identification de ressources à enjeux dans toute leur complexité (eau, le sol...). La première étape va donc nécessiter de relever toutes les ressources du territoire qui sont susceptibles d'être impactées par un changement d'activité et de démographie estivale ou permanente. Cette étape permet de mettre en lumière les différents enjeux sur lesquels la capacité d'accueil va intervenir
2. L'étape suivante est une étape de questionnement. Dans cette partie, les questions relatives aux possibles atteintes des ressources vont être posées. La recherche d'éléments confortant ou infirmant les situations d'équilibres ou de déséquilibres (eau potable toute l'année ? Partage équitable du sol?) est proposée. Cette étape sera scindée en 3 sous-parties. La première consiste à questionner la ressource en termes de possible altération due à la pression anthropique. La deuxième consistera à mettre la question précédente concernant la ressource sous forme de questionnement de capacité. Enfin la dernière permet d'éclairer sur les possibles altérations/déséquilibres observés de cette ressource sur le territoire.
3. Mesures et appréciation des ressources fragilisées sur la base de grille d'indicateurs (capacité résiduelle de production d'eau potable et volume annuel d'eau importé, Niveau de

fréquentation des espaces naturels et littoraux...). La première partie de cette étape est de déterminer des indicateurs de mesures de possibles altérations d'une ressource à enjeux. Quels indicateurs représentent au mieux l'état de la ressource et sa capacité à accueillir ou non de nouvelles populations ? Après avoir choisi une grille d'indicateurs, il est nécessaire de déterminer le référentiel. Le référentiel servira à déterminer les bases de données dans lesquelles nous trouverons la valeur de l'indicateur ainsi qu'une valeur de référence afin d'établir une évaluation de la ressource.

4. La dernière étape consiste à mettre en place des « fiches capacité », ces fiches concernent chacune des différentes ressources (nous avons déterminé 12 ressources différentes). Une fiche capacité est composée d'un texte introduction sur les enjeux de la ressource, d'un tableau d'analyse des différents indicateurs ainsi qu'une évaluation.

Etape 1 : Les ressources du territoire

Etape 1.1 – Définition des ressources du territoire

Le but est ici de repérer les principales ressources à enjeux sur le territoire expertisé. Les ressources vont ensuite être déclinées en différents éléments qui sont possiblement un enjeu pour **l'accueil supplémentaire de population et d'activités** sur le territoire de Côte Landes Nature. Cette étape fait ressortir les principales ressources concernées par la notion de capacité d'accueil. On parle ici de ressource à enjeux.

On appelle ressource un élément reconnu comme nécessaire au projet de territoire, qui contribue à la richesse ou à la qualité qu'offrent le milieu et les sociétés qui l'occupent. On étudiera ensuite la capacité d'accueil à partir des éléments à enjeux découlant de ces ressources. La capacité d'accueil est au maximum lorsque l'on constate une altération d'une ou plusieurs ressources due à l'activité humaine. Nous verrons plus tard comment constater ces altérations.

La première partie du protocole destinée à mesurer la capacité d'accueil d'un territoire est donc de définir **des ressources possiblement impactées sous la pression humaine, par l'augmentation de population, estivale ou permanente**. Cette étude se fait au cas par cas suivant les territoires et nécessite une étude préalable du territoire pour se concentrer sur les problèmes rencontrés dans celui-ci. Il est nécessaire de dresser une liste la plus exhaustive possible afin de traiter au mieux la capacité d'accueil du territoire cible.

Les ressources du tableau ci-dessous sont définies à partir d'une analyse du diagnostic intermédiaire de la Cdc Côte Landes Nature et du Guide pratique pour évaluer la capacité d'accueil et de développement des territoires littoraux. Dans le tableau en annexe, les différentes ressources du territoire sont identifiées en 12 catégories.

Il est recensé ci-dessous les éléments possiblement impactés par l'augmentation de la population sur les côtes en période estivale ou de futures populations permanentes sur le territoire intercommunal.

Milieux Naturels	Eau	Air et Climat	Sol	Habitats	Mode de Travail
Culture	Démographie	Tissu économique local	Infrastructures	Réseaux, voies, transport et mobilité	Services d'intérêt général

Etape 1.2 – Eléments à enjeux

A partir des ressources définies à l'étape 1.1, la recherche d'éléments à enjeux est nécessaire. Un élément à enjeux est défini comme un élément pouvant être impacté par l'accueil supplémentaire de populations et d'activités. Ces éléments ont été choisis pour caractériser la ressource. On observe ainsi 1 à 4 éléments à enjeux par ressources sélectionnées.

Par exemple, pour la ressource « SOL », les éléments à enjeux sont :

- Fréquentation des espaces naturels et littoraux, maîtrise de ces espaces
- Consommation d'espaces et artificialisation
- Protection des sols d'activités agricoles et forestières

Chacun des éléments à enjeux est répertorié dans le tableau en annexe. Cette étape permet d'affiner une première fois l'évaluation de la capacité d'accueil en orientant les ressources vers des éléments concrets à analyser.

Etape 2 : Questionner les atteintes portées aux ressources par la pression humaine

Etape 2.1 - Question posée en termes de capacité d'accueil supplémentaire de populations et d'activités (saisonnnières ou permanentes)

Cette étape sera scindée en 3 parties, la première va consister à émettre une question relative à chaque ressource à enjeux au regard des pressions anthropiques et des activités agissant sur celles-ci. On essaiera dans un premier temps de trouver des hypothèses de causes d'altération d'une ressource ; par exemple, pour la ressource SOL et l'élément à enjeux « Fréquentation des espaces naturels et littoraux », la question serait « La fréquentation des espaces naturels et des littoraux est-elle maîtrisée ? ». On va essayer ici de tirer une idée d'un déséquilibre pouvant être exercé sur les ressources à enjeux.

Etape 2.2 - Capacité à éviter la mise en péril de la ressource à enjeux

L'étape suivante consiste à prolonger chacune des questions posées. Cette étape doit mettre en lumière un enjeu, elle doit interroger sur la capacité du territoire à éviter (ex: déséquilibre en approvisionnement en eau en période estivale) la **mise en danger** de la ressource considéré ou sa capacité à **favoriser sa consolidation**. On va donc dans cette étape essayer de « tester » le territoire, on va pointer la capacité du territoire à recevoir une pression démographique/touristique. On évalue donc toutes les possibilités offertes par les ressources du territoire. Le thème principal de cette partie sera de questionner chaque ressource en termes de capacité d'accueil.

La méthodologie est de se poser la question, à partir de chaque question posée à l'étape précédente, si le territoire a la capacité d'éviter de mettre en péril la ressource à enjeu. Par exemple, restons sur le thème de la fréquentation des littoraux :

Question étape 2.1 :

« La fréquentation des espaces naturels et des littoraux est-elle maîtrisée ? »

Etape 2.2 :

« Capacité à gérer la fréquentation pour préserver les espaces naturels et littoraux du territoire »

Cette étape permet de faire apparaître le terme « capacité » pour chacune des ressources et de poser une question sur l'aptitude du territoire à la gérer efficacement. C'est à partir de cette étape que l'évaluation de la capacité d'accueil va être structurée. La question doit refléter réellement une possible atteinte à l'environnement, à la culture, aux modes de vie ou de travail etc. Elle doit questionner la capacité du territoire à maîtriser chacune des ressources afin de connaître les points sensibles sur lesquels travailler, les marges de manœuvre etc.

Etape 2.3 – Eclairage des situations de déséquilibres potentiels de la ressource à enjeux

Cette étape va permettre de poser clairement les points ou les situations où la ressource peut être altérée, mise en danger ou mal gérée. Elle va préciser les situations de dangers sur plusieurs périodes : que ce soit à court, moyen ou long terme. On va ainsi citer dans cette partie les cas de **vulnérabilité**, d'**altération** ou d'**épuisements** éventuels de la ressource identifiée.

Par exemple, pour la ressource SOL, nous avons mis en avant la Capacité à gérer la fréquentation pour préserver les espaces naturels et littoraux du territoire. De cette capacité découle une situation de déséquilibre potentielle : « Dégradation des sols sous l'effet de la fréquentation ». Afin de simplifier au maximum cette partie, nous nous limiterons aux principales situations de déséquilibres potentiels en se centrant au maximum sur les plus importantes pour les communes.

Etape 3 - Mesurer et apprécier la fragilité des ressources (par rapport aux pressions anthropiques exercées)

Cette étape consiste à mettre en place un système d'indicateurs permettant d'apprécier le niveau de pression de chaque ressource à enjeux. Le choix des indicateurs ne doit pas se faire en fonction de la disponibilité de la donnée mais en fonction de la pertinence de celui-ci. Cette étape est divisée en plusieurs parties qui doivent respecter une certaine chronologie :

- A. Choix de l'indicateur
- B. Trouver un référentiel (pour pouvoir établir une comparaison, la référence est « quand tout se passe bien », et trouver la donnée)
- C. Comparer les deux valeurs et établir un résultat : acceptable ou non
- D. Etablir une couleur permettant un résultat ludique :
 1. vert : il y a une possibilité d'accueillir une population supplémentaire / il est possible de faire des projets / La ressource n'est pas altérée, la capacité d'accueil maximale est loin d'être atteinte
 2. orange : il y a une marge de manœuvre, mais la possibilité de faire des projets reste difficile, il faut réduire l'impact du projet et/ou travailler à rendre l'indicateur plus acceptable (vert)
 3. rouge : la capacité d'accueil est déjà atteinte voire dépassée, il faut agir ou si volonté du territoire de faire un projet, il faut remplacer/compenser quelque part.

Ainsi, cette étape n°3 permet de réfléchir aux bons indicateurs pour évaluer chacune des potentielles pressions du territoire. Ce travail doit amener à évaluer par un chiffre précis l'indicateur, puis par un système de comparaison avec une valeur référence l'état du système. Ce résultat d'état du système amènera à la bonne évaluation de la capacité d'accueil. Le récapitulatif des différents indicateurs choisis se trouve dans le tableau en annexe.

Etape 3.1. Choix de l'indicateur et Données mobilisées

Le choix de l'indicateur va ainsi être une étape clé dans la démarche d'évaluation de la capacité d'accueil du territoire. L'indicateur doit choisir d'évaluer une donnée que l'on considère comme représentative de l'état de la situation de la ressource. Pour une même ressource, généralement plusieurs indicateurs seront évalués.

Pour la ressource « Eau », les indicateurs de mesures seront :

4. Nombre de jours de restriction d'usage de l'eau

5. Bonne qualité maintenue ou retrouvée des cours d'eau
6. Dégradation de la qualité des cours d'eau

Ces données sont accessibles par le diagnostic du territoire, l'évaluation environnementale, études préalables ou sur des observatoires nationaux et inter-régionaux (INSEE, Géolittoral, SIG ATEGERI en Aquitaine, données transmises par la Cdc...), et permettront d'apprécier par la suite la capacité d'accueil en établissant une comparaison à une valeur de référence. Les données mobilisées doivent être les plus aptes à éclairer les indicateurs, et donner une valeur la plus précise possible permettant ensuite de pouvoir comparer la situation sur le territoire à un état de référence. L'indicateur doit apporter une information qui répond à la question posée en termes de capacité d'accueil.

Etape 3.2– Trouver un référentiel adapté

Afin de pouvoir établir des indicateurs définissant la capacité d'accueil du territoire, il est nécessaire de savoir où les trouver et à quoi se référer. La définition du référentiel est importante pour structurer le champ des réponses et savoir où aller chercher la donnée et sa valeur de référence. Pour établir une évaluation de la situation et comparer les valeurs trouvées à l'étape précédente, il est nécessaire d'établir des états de références. Elles permettront de positionner le territoire par rapport à une évolution historique, une comparaison avec d'autres territoires, une réglementation, des expertises scientifiques ou techniques, des critères sociaux...

Par exemple pour la capacité à préserver la faune, la flore et les habitats et maintenir les éléments de la trame verte et bleue sur le territoire, le référentiel sera les trames vertes et bleues du territoire, la liste des espèces à enjeux et les espaces remarquables du littoral.

Etape 4 – Mise en place de fiches d'évaluation des capacités

Ces fiches seront le rendu final de l'évaluation de la capacité d'accueil du territoire. Elles évalueront chacune des ressources par l'analyse des différents indicateurs définis à l'étape 3. La fiche se compose de 3 parties :

7. Les capacités évaluées
8. Les enjeux relatifs à ces capacités
9. L'évaluation des indicateurs

Les capacités évaluées sont établies à l'étape 2.2. Pour une même ressource, une ou plusieurs capacités sont évaluées. La définition des enjeux est essentielle afin de présenter la ressource et définir les différentes problématiques relatives à celle-ci. Ce texte éclaire les différents enjeux ainsi que les possibles déséquilibres de la ressource. Dans un troisième temps, la fiche comporte un tableau d'analyse de la ressource et des différents indicateurs en 3 parties :

10. L'indicateur
11. L'analyse de la situation sur Côte Landes Nature
12. L'évaluation (code de 3 couleurs)

Un code vert indique que la capacité d'accueil maximale n'est pas atteinte, que l'indicateur est largement en dessous des seuils comparatifs ou bien que la ressource soit préservée.

Un code orange indique que la capacité maximale n'est pas atteinte mais presque, qu'il existe une faible marge de manœuvre ou qu'il est nécessaire de travailler sur l'indicateur afin d'améliorer sa capacité d'accueil. Le territoire ne gère pas bien sa ressource.

Un code rouge indique que la capacité maximale est atteinte ou dépassée, que la ressource est en danger et qu'il faut agir dessus. La ressource n'est pas capable d'accueillir des populations saisonnières ou permanentes supplémentaires (elle est altérée ou sa capacité

d'accueil est dépassée).

Voici un exemple d'une fiche capacité :

ENVIRONNEMENT

SOL

Evaluation des capacités :

- ▣ à gérer la fréquentation pour préserver les espaces naturels et littoraux du territoire
- ▣ à maîtriser le recul du trait de côte
- ▣ à maîtriser l'extension urbaine
- ▣ à maintenir les sols à vocation agricole/forestière

Enjeux :

La ressource Sol entraîne de nombreux questionnements sur la capacité à gérer le territoire, tant sur la fréquentation des espaces naturels et littoraux, la protection des sols d'activités agricoles et forestières ou encore la consommation d'espaces et l'artificialisation. Le développement de l'urbanisation et de la construction non maîtrisée entraîne souvent l'altération de nombreuses ressources essentielles à la qualité des territoires littoraux.

De nombreux enjeux sont inhérent à cette ressource : la dégradation des sols sous l'effet de la fréquentation, les risques de submersion marine, la consommation d'espaces par l'urbanisation excessive et enfin la réduction des espaces d'exploitation agricoles et forestiers.

Evaluation des indicateurs :

Indicateurs	Analyse de la situation sur Côte Landes Nature	Evaluation
n° 1 : Niveau et conditions de fréquentation des espaces naturels et littoraux		
n° 2 : Nombre d'habitation en danger de destruction par le recul du trait de côte		
n° 3 : Zonage PLUi des secteurs soumis au risque de submersion marine		
n° 4 : Part des superficies urbanisées d'habitat ou d'activités sur la superficie communale totale		
n° 5 : Superficie des zones A Urbaniser		
n° 6 : Part des superficies agricoles et forestières sur la superficie communale totale		

Sources :

Indicateurs loi littorale ☐

Situation :
A travailler ☐ Marge de manœuvre ☐ Disponible ☐ A préciser ☐

4.2- L'application de la loi littorale à la capacité d'accueil :

Il est important de rappeler que la notion de capacité d'accueil est issue de la loi littorale. Afin de déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser les documents d'urbanismes doivent tenir compte de certaines notions :

- 13. préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L121-23,
- 14. de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes
- 15. des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés
- 16. de l'existence de risques littoraux, notamment submersion marine

Ainsi, plusieurs indicateurs sont donc relatifs à la loi littorale, ils sont indiqués **en bleu** dans les fiches capacités. Les différents indicateurs concernés par la loi littorale sont les suivants :

Pour la ressource SOL :

- 17. **Niveau et conditions de fréquentation des espaces naturels et littoraux** : relatif aux conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés
- 18. **Nombre d'habitations en danger de destruction par le recul du trait de côte** : relatif à de l'existence de risques littoraux, notamment submersion marine
- 19. **Zonage PLUi des secteurs soumis au risque de submersion marine** : relatif à de l'existence de risques littoraux, notamment submersion marine
- 20. **Part des superficies agricoles et forestières sur la superficie communale totale** : relatif à la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes

Pour la ressource MILIEUX NATURELS :

- 21. **Relevé d'espèces faunistiques et floristiques et évolution au cours de leur présence** : relatif à la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L121-23
- 22. **Nombre d'actions de protection /sensibilisation /restauration** : relatif à la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L121-23
- 23. **Maitrise de la fréquentation des sites de flore sensible** : relatif à la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L121-23 et des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés
- 24. **Surface des réservoirs (point d'attention particulier sur les littoraux)** : relatif à la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L121-23
- 25. **Maintien et amplitude de corridors écologiques** : relatif à la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L121-23

« Fiches capacités » :

AIR ET CLIMAT

Evaluation de la capacité :

- o à maintenir un bon état qualitatif de l'air

Enjeux :

Le maintien d'un bon état qualitatif de l'air est un des enjeux principaux du XXIème siècle, en effet c'est un enjeu majeur de santé publique. La qualité de l'air a une place importante parmi les préoccupations environnementales de nos jours.

De plus, le territoire de Côte Landes Nature étant attractif en période estival, de nombreux touristes viennent y chercher un climat doux et un air pur qu'il faut préserver. Cependant, cette venue de touristes entraîne souvent une plus grande production de GES et polluants qu'il faut maîtriser.

Evaluation des indicateurs :

Indicateurs	Analyse de la situation sur Côte Landes Nature	Evaluation
n° 1 : Indice de qualité de l'air	- Les niveaux de dioxyde d'azote relevés sur Vielle-Saint-Girons sont plus faibles que sur Dax, ce qui est cohérent avec le caractère plus fortement urbanisé de Dax. La moyenne relevée sur Vielle-Saint-Girons est environ 3 fois plus faible que sur Dax (4.7µg/m3 contre 14.5 µg/M3). - Mesures en SO2 : 2015-2016 (hiver=2,25 µg/m3 et été=2,55 µg/m3) —> niveaux sont globalement faibles, et inférieurs aux valeurs réglementaires (5µg/m3) - Mesures SO2 : maximum horaire de 27 µg/m3, la concentration moyenne horaire (300 µg/m3) correspondant au Seuil d'Information et de Recommandations à la population n'a pas été atteinte. - Mesures NO2 : la moyenne annuelle indicative étant de 6,4 µg/m3, la valeur limite en moyenne annuelle (40 µg/m3) est très largement respectée. - Mesure PM10 (particule en suspension) : la moyenne annuelle indicative calculée à Vielle-Saint-Girons est de 25,0 µg/m3. La valeur limite, de 40 µg/m3 en moyenne annuelle, et l'objectif de qualité, de 30 µg/m3 en moyenne annuelle, sont donc respectés sur Vielle-Saint-Girons	

Source : Rapport n°ET/MM/16/06 Campagne de mesures : Évaluation de la qualité de l'air sur la commune de Vielle-Saint-Girons (40)

Situation :

A travailler



Marge de manœuvre



Disponible



A préciser



DEMOGRAPHIE

Evaluation de la capacité :

- o à assurer un maintien et le renouvellement de populations permanentes

Enjeux :

La capacité à assurer le renouvellement des populations permanentes sur le territoire est essentielle. En effet, le territoire de Côte Landes Nature connaît une augmentation annuelle de 1,7% par an entre 2007 et 2017. Cependant, les projections indiquent de possible ralentissement voir des baisses démographiques envisagés liés à plusieurs facteurs : vieillissement structurel, contraintes territoriales, volonté de plus forte maîtrise...

Ainsi, plusieurs enjeux sont présents, comme une possible évolution démographique déséquilibrée ou encore une baisse de la population active et sur représentation des inactifs.

Evaluation des indicateurs :

Indicateurs	Analyse de la situation sur Côte Landes Nature	Evaluation
n° 1 : Nombre d'habitants permanent	- 11783 habitants en 2017 estimée à 12400 en 2020, une augmentation moyenne de 1,7%/an > moyenne départementale (1%/an) - Solde migratoire positif est le moteur de la croissance démographique	
n° 2 : Répartition par classes d'âges	- 40% de la population à 60 ans ou plus contre 25% de moins de 30 ans. La moyenne à l'échelle départementale pour les 60 ans et + est de 31,6% - En 2007, 31% de la population est âgées de 60 ans et + sur la CdC soit un taux d'augmentation de la part des 60 ans et + de 2,9% par an de 2007 à 2017	
n° 3 : Part d'actifs du territoire	- 74,2% d'actifs sur le territoire (personnes de 15 à 64 ans) contre 74,8% d'actif à l'échelle du département - Les parts sont assez similaire, pas de déséquilibre observé sur le territoire	

Sources : données INSEE RPG 2007 et 2017

Situation :

A travailler



Marge de manœuvre



Disponible



A préciser



INFRASTRUCTURES

Evaluation des capacités :

- o à maintenir un bon accès à l'eau potable toute l'année
- o à traiter les eaux usées toute l'année
- o à adapter le dimensionnement et l'organisation du traitement des déchets

Enjeux :

La capacité d'accueil des différentes infrastructures collectives est une des principales ressources à évaluer sur un territoire. L'insuffisance de production d'eau potable à l'année et/ou en période estivale, ainsi que l'augmentation des restrictions de l'usage de l'eau sont nécessaires à évaluer pour la ressource eau potable. La capacité d'assainissement des eaux usées potentiellement insuffisante en qualité et/ou quantité est aussi à analyser.

De plus, les capacités de traitement des déchets peuvent être insuffisantes sur le territoire et avec de fortes variations saisonnières de la collecte. Toutes ces infrastructures collectives nécessitent une évaluation afin de maîtriser le territoire.

Evaluation des indicateurs:

Indicateurs	Analyse de la situation sur Côte Landes Nature	Evaluation									
n° 1 : Nombre d'habitants ou d'abonnés raccordés au réseau collectif	•										
n° 2 : Linéaire de canalisation de collecte des eaux usées par commune	•										
n° 3 : Conformité des stations d'épuration	• Toutes les stations sont conformes à la directive ERU en 2020										
n° 4 : Volume d'eau prélevé dans les captages alimentant le territoire	•										
n° 5 : Ratio de prélèvement/habitant/unité de distribution ou commune	•										
n° 6 : Capacité de prélèvement restant par rapport aux volumes de prélèvement autorisés par les autorisations préfectorales des captages											
n° 7 : Capacité résiduelle annuelle de la station d'épuration	• Capacité de 55.450 équivalent-habitant sur la Cdc • Le calcul du besoin en équivalent habitant 24.200 EH (calculé en fonction des capacités organiques et hydrauliques utilisés par les stations en 2020)										
n° 8 : Rendement des réseaux de distribution d'eau potable + indice linéaire de perte des réseaux	•										
n° 9 : Volume annuel de déchets collectés	• Capacité de 40.000 t/an et de 15.000 t/an • 4895t de déchets collectés en 2019 soit 415kg/habitants										
n° 10 : Coût par foyers de la collecte et de l'évacuation des déchets suivant la saison (montant de la TEOM)	<table> <tr> <td></td><td>Population</td><td>Tonnage</td></tr> <tr> <td>Traitement</td><td>17,00 €/hab.</td><td>257,60 €/tonne</td></tr> <tr> <td>Collecte</td><td>22,50 €/hab.</td><td>174,00 €/tonne</td></tr> </table>		Population	Tonnage	Traitement	17,00 €/hab.	257,60 €/tonne	Collecte	22,50 €/hab.	174,00 €/tonne	
	Population	Tonnage									
Traitement	17,00 €/hab.	257,60 €/tonne									
Collecte	22,50 €/hab.	174,00 €/tonne									

Situation :

A travailler



Marge de manœuvre



Disponible



A préciser



RÉSEAUX, VOIES, TRANSPORT ET MOBILITÉ

Evaluation des capacités :

- o à offrir différentes alternatives de transport et déplacements
- o à maîtriser la fréquentation des rivages

Enjeux :

Afin d'établir un diagnostic des réseaux de transport de la mobilité du territoire, les notions de diversité d'offres de transport et de fréquentation apparaissent. En effet, la capacité à maîtriser la fréquentation du territoire est inhérente à la notion de capacité d'accueil.

De plus, l'offre doit être diversifiée afin de pallier les différents besoins des populations : différentes offres de transport, diversité des modes de déplacement ... Un possible encombrement des parkings de stationnement pour véhicules motorisés et non motorisés apparaît en période estivale sur des communes touristique comme celles de Côte Landes Nature.

Evaluation des indicateurs :

Indicateurs	Analyse de la situation sur Côte Landes Nature	Evaluation
n° 1 : Nombre et étendue des pistes cyclables/voies vertes	- 100km de voies douces sur le territoire de la commune - Des liaisons inexistantes entre certains bourgs, des situations de dangers existantes (Uza—St-Julien-en-Born)	
n° 2 : Nombre de lignes de bus intercommunales été/hiver	- Inexistence de système de transport en commun hors saison, omniprésence de la voiture sur le territoire - TC période estivale : 3 lignes intercommunales + 2 lignes régionales vers les gares SNCF	
n° 3 : Trafic journalier en période estivale	- 780 à 1700 véhicules par jour (moyenne annuelle disponible uniquement) sur les réseaux routiers des communes littorales accédant aux plages : trafic plus important en période estivale - Pas de signallement de congestion inextricable du réseau routier de la Cdc	
n° 4 : Capacité en stationnement voitures sur des rivages	- Près de 4050 places de stationnement pour véhicules motorisés sur la Cdc, dont 2340 aux abords des rivages (Lac de Léon et accès plages) - Parfois insuffisance en période estivale mais pas de volonté ni de besoin spécifique d'augmenter le nombre de place de stationnement pour véhicules motorisés.	
n° 5 : Capacité en stationnement vélos	- Près de 660 places de stationnement pour vélos sur la Cdc, dont 522 aux abords des rivages (Lac de Léon et accès plages) - Parfois insuffisance en période estivale	

Sources :diagnostic Transport et mobilité Créham

Situation :

A travailler

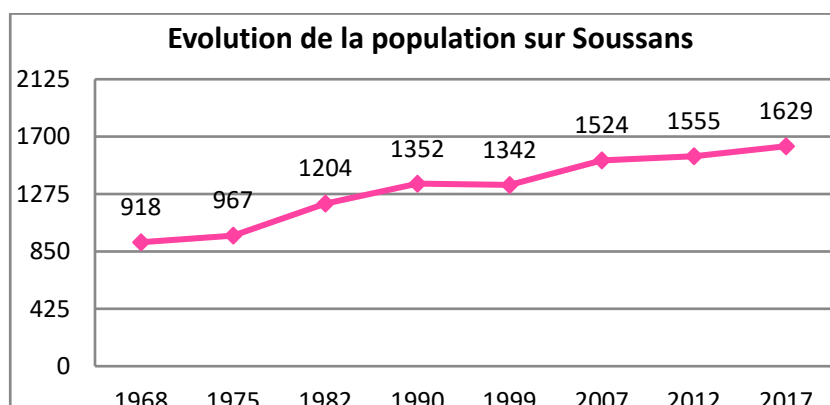
Marge de manœuvre
 Disponible
 A préciser

Chapitre 2 : Diagnostic au regard des prévisions économiques et démographiques, évaluation des besoins et articulation du plan avec les autres documents, plans et programmes

1. Diagnostic économique et de l'habitat

a. Tendances et structures démographiques

i. Evolution de la population



Source : Insee, Série historique des résultats de recensement, dossier complet 2017

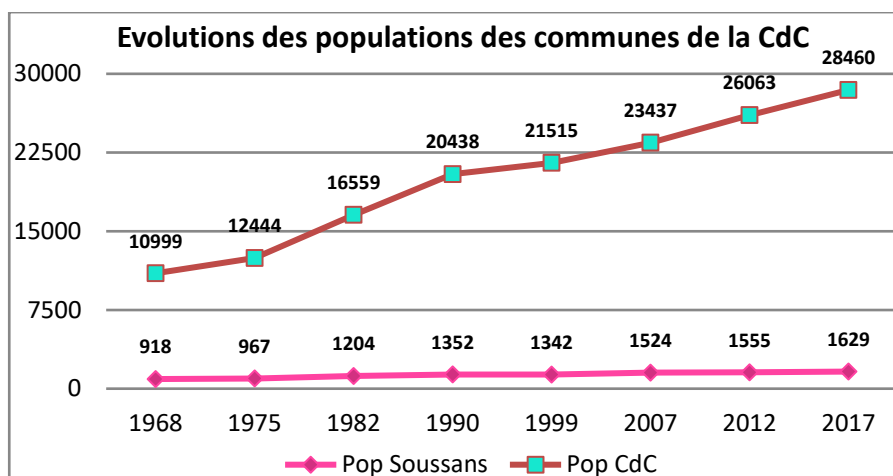
Au 1^{er} janvier 2017, Soussans comptabilise 1629 habitants. Sur la période longue 1968-2017, la population communale a augmenté de + 711 habitants, soit une moyenne d'un peu plus de 14 habitants par an. On y observe 3 périodes d'évolution démographique :

- 1968-1990 : une augmentation de la population avec une moyenne de +19 habitants supplémentaires par an sur cette période
- 1990-1999 : une stagnation de la population autour de 1347 habitants (légère baisse sur cette décennie, passant de 1352 habitants en 1990 à 1342 en 1999).
- 1999-2017 : une augmentation de la population à raison d'une moyenne de +15 habitants supplémentaires par an.

En 10 ans, sur les derniers recensements de 2007 à 2017), la population de Soussans à augmenter de 105 personnes soit une moyenne de 10,5 habitants par an. Ces résultats sont à mettre en corrélation avec la construction neuve sur les années allant de 2009 à 2017. On observe une moyenne d'environ 9 constructions neuves par an sur cette même période. De plus, on observe une réelle augmentation du rythme de construction neuve en passant à 17 constructions neuves en 2018. Ces constructions neuves vont générer un apport de population qui va continuer à faire augmenter le nombre d'habitants sur la commune.

On observe différents rythmes de croissance annuelle moyenne témoignant des différentes dynamiques démographiques sur Soussans :

- d. 1968-1975 : +0,7% par an, soit environ +7 habitants par an,
- e. 1975-1982 : +3,2% par an, soit environ +30 habitants par an,
- f. 1982-1990 : +1,5% par an, soit environ +19 habitants par an,
- g. 1990-1999 : -0,1% par an, soit environ -1 habitant par an,
- h. 1999-2012 : +1,1% par an, soit environ +16 habitants par an,
- i. 2012-2017 : +0,9% par an, soit environ +15 habitants par an,



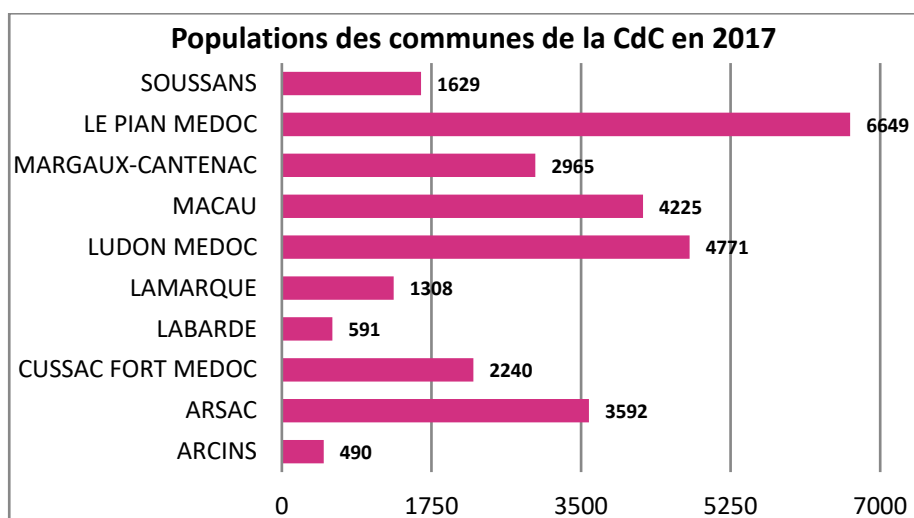
Source : Insee, Série historique des résultats de recensement, dossier complet 2017

L'évolution démographique de Soussans s'inscrit dans une **dynamique de croissance observée à l'échelle de la CdC Médoc Estuaire**. La CdC connaît une augmentation de sa population avec des taux annuels moyens qui s'inscrivent dans la même dynamique que ceux observés dans la commune de Soussans :

- j. Une très forte augmentation (+4,4%) de 1975 à 1982
- k. Une très légère augmentation (+0,6%) de 1990 à 1999
- l. Une reprise de l'augmentation de la population (+1,5%) à partir de 1999

Dans cette dynamique intercommunale, Soussans connaît une évolution démographique plus modérée, par rapport aux autres communes de la CdC. Son poids démographique au sein de la CdC a diminué entre 1968 et 2017, passant de plus de 8% à 5,7%.

En 2017, Soussans fait partie des 4 communes les moins peuplées parmi les 10 communes constituant la CdC.



Source : Insee, Série historique des résultats de recensement, dossier complet 2017

1.1.2. Les facteurs d'évolution de la population

POP TM2 – Indicateurs démographiques sur Soussans

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007	2007 à 2012	2012 à 2017
Variation annuelle moyenne de la population en %	0,7	3,2	1,5	-0,1	1,6	0,4	0,9
due au solde naturel en %	-0,0	0,2	0,3	0,5	0,7	0,7	0,7
due au solde apparent des entrées sorties en %	0,8	3,0	1,2	-0,6	1,0	-0,3	0,2
Taux de natalité (‰)	15,6	13,4	12,1	12,1	14,3	13,0	13,5
Taux de mortalité (‰)	16,0	11,5	9,3	6,9	7,7	6,0	6,2

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2020.

Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombrements, RP2007 au RP2017 exploitations principales - État civil.

Les évolutions démographiques observées sur Soussans s'expliquent par des soldes naturels et migratoires :

- un solde naturel (différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès) positif depuis 1975. Ce solde naturel est en augmentation de 1975 à 2007, et stagne de 2007 à 2017 à +0,7%
- un solde migratoire (différence entre le nombre de personnes qui sont entrées et le nombre de personnes qui sont sorties du territoire communal) plutôt positif (hormis de 1990 à 1999, et de 2007 à 2012).

La stagnation ou légère baisse de population observée entre 1990 et 1999 s'explique donc par un solde migratoire négatif, que ne compense pas le solde naturel, pourtant excédent. Globalement, la variation annuelle moyenne de la population est positive de 1968 à 2017.

POP TM2 – Indicateurs démographiques sur la CdC

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007	2007 à 2012	2012 à 2017
Variation annuelle moyenne de la population en %	1,8	4,1	2,7	0,6	1,1	2,1	1,8
due au solde naturel en %	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,7	0,7
due au solde apparent des entrées sorties en %	1,4	3,7	2,2	0,2	0,5	1,4	1,1
Taux de natalité (‰)	15,6	14,6	12,9	11,5	12,3	14,1	13,2
Taux de mortalité (‰)	12,0	10,0	8,2	7,7	6,9	6,9	6,3

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2020.
Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2007 au RP2017 exploitations principales - État civil.

Les données à l'échelle de la CdC traduisent une dynamique naturelle et migratoire, avec des soldes naturels et migratoires positifs. Soussans se positionne ainsi dans un secteur particulièrement attractif, au regard des taux assez élevés du solde migratoire.

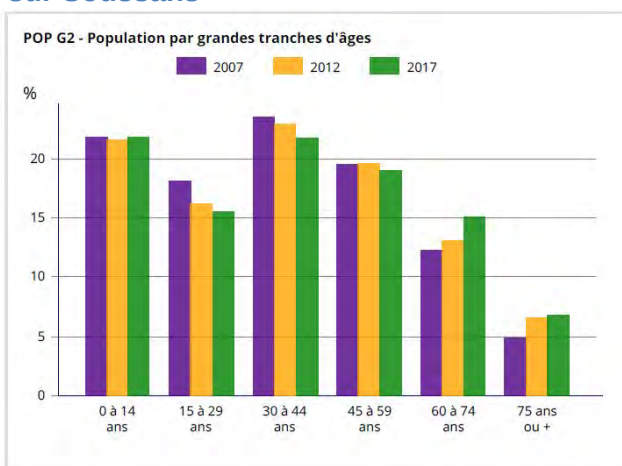
L'attractivité résidentielle de la Communauté de communes Médoc Estuaire peut s'expliquer par une situation **privilégiée** à proximité de la métropole bordelaise (45 minutes en voiture), de l'estuaire de la Gironde, mais aussi à 40 min du littoral.

1.1.3. Structure de la population

Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	1 524	100,0	1 555	100,0	1 629	100,0
0 à 14 ans	333	21,8	335	21,6	355	21,8
15 à 29 ans	276	18,1	252	16,2	254	15,6
30 à 44 ans	359	23,5	357	22,9	353	21,7
45 à 59 ans	297	19,5	304	19,6	309	19,0
60 à 74 ans	186	12,2	204	13,1	246	15,1
75 ans ou plus	73	4,8	103	6,6	111	6,8

POP T0 – Population par grandes tranches d'âge sur Soussans



Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.

En 2017, la répartition de la population de Soussans par tranches d'âge en 2017 met en avant le profil démographique suivant :

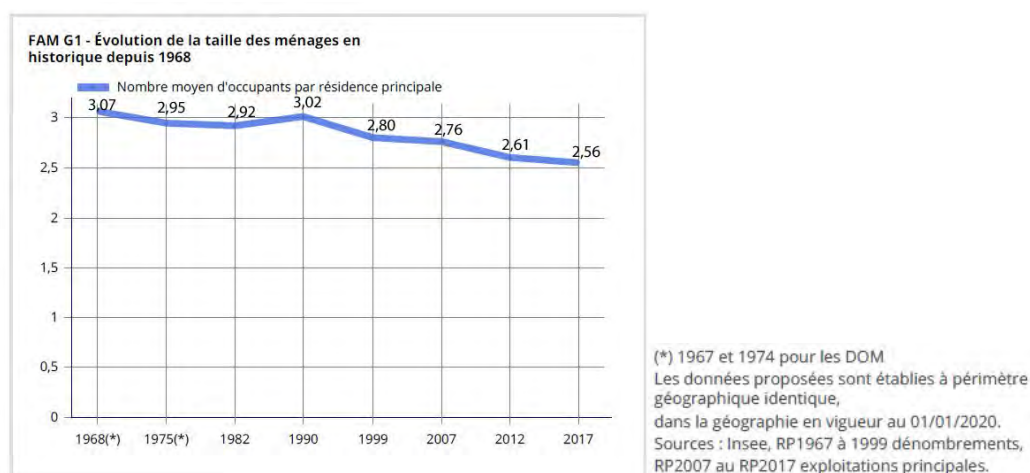
- **des jeunes de moins de 14 ans bien représentés** (environ 22% de la population, proportion similaire à celle à l'échelle de la Cdc et supérieure à la moyenne départementale de 17,1 %),
- **une part des 15-29 ans** qui représente environ 15,6% et **qui est supérieure à la moyenne sur la CdC (13,9%) et la moyenne départementale (19,0%)**,
- **des actifs d'âge « intermédiaires et pré-retraite » (30-59 ans)** qui constituent la **classe d'âge la plus représentée** au sein de la population de Soussans (environ 40,7%), proportion légèrement inférieure à celle de l'échelle de la CdC et supérieure à la moyenne départementale (environ 39,2%),
- des plus de 60 ans qui représentent environ 22% de la population de Soussans, proportion similaire à celle observée sur la CdC (21,4%) et inférieur à la moyenne départementale (24,7%).

L'évolution récente de la représentativité des grandes classes d'âges de la population de Soussans révèle une tendance au vieillissement de la population communale, avec :

- une stagnation de la proportion des populations les plus jeunes (0-29 ans), représentant autour de 37,5% de la population,
- une augmentation de 2,2 points de la proportion des populations les plus âgées (60 ans et plus). Le maintien à domicile des personnes âgées ou des personnes à mobilité réduite est un des enjeux sur la commune.

Ces évolutions de la structure de la population interrogent quant au renouvellement de la population de Soussans. De manière générale, la question du vieillissement démographique est un enjeu essentiel à prendre en compte, notamment dans le cadre de la politique territoriale, économique et de l'habitat (parcours résidentiels, gestion de la dépendance, services et équipements adaptés...).

1.1.4. Taille moyenne des ménages



En 2017, la taille des ménages de Soussans est d'environ 2,6 personnes par ménage. La commune de Saint-Magne connaît **une diminution de la taille moyenne des ménages** depuis plusieurs décennies.

La taille des ménages en 2015 sur Soussans est similaire à celle observée à l'échelle de la CdC. En revanche, elle est supérieure à celle observée sur le département (2,1 personnes par ménage).

Ce phénomène n'est pas particulier à la commune, mais se retrouve à l'échelle nationale et s'explique par : la décohabitation des jeunes (étudiants, ...), l'éclatement de la structure familiale (séparation des couples, ...), le vieillissement continu de la population (et le veuvage associé).

Il est important de noter que la baisse de la taille des ménages, même limitée, a un impact important sur l'évolution du parc de logements. En effet, en considérant la baisse de la taille des ménages, à population constante, le nombre de résidences principales nécessaires pour loger la population est plus important.

Tendances et structures démographiques

- a. 1629 habitants en 2017
- b. Un rythme annuel de croissance démographique d'environ 0,9% entre 2012 et 2017, soit un rythme de 15 habitants supplémentaires par an. Cependant, grâce à un regain de la construction neuve en 2018, le niveau de population va très certainement augmenter plus fortement dans les années suivantes.
- c. Des soldes naturels et migratoires positifs (si l'on prend en compte le nombre de constructions neuves enregistrées sur la période récente 2015-2018)
- d. Une surreprésentation de la classe d'âge des 0-14 ans par rapport à la moyenne départementale, traduisant une population familiale sur la commune.
- e. Une taille des ménages qui s'établit à 2,6 personnes par ménage en 2015

b. Evolution et caractéristiques de l'habitat

Le Médoc Estuaire connaît une croissance démographique soutenue depuis 1999 et un processus de desserrement des ménages progressif. Ces phénomènes conjoints ont des répercussions sur les rythmes de construction neuve et sur la composition du parc immobilier, variables selon les communes.

La commune de Soussans, une des plus rurales du territoire de Médoc Estuaire, est concernée par ces enjeux d'urbanisation accélérée, modifiant le parc de logements, les formes urbaines et les paysages associés.

1.2.1. Le parc de logements

a. Composition du parc de logements

En 2017, la commune de Soussans compte **713 logements** pour 1629 habitants.

Le parc de logements se caractérise par :

- **637 résidences principales, soit environ 89,4 % du parc de logements,**
- 19 résidences secondaires, soit environ 2,7% du parc de logements,
- 56 logements vacants, soit environ 7,9% du parc de logements.

LOG T2 – Catégories et types de logements

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	604	100,0	647	100,0	713	100,0
Résidences principales	550	91,1	593	91,6	637	89,4
Résidences secondaires et logements occasionnels	22	3,6	17	2,7	19	2,7
Logements vacants	31	5,2	37	5,7	56	7,9
Maisons	582	96,4	619	95,6	680	95,5
Appartements	14	2,3	24	3,7	22	3,1

Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020

Le nombre de résidences principales a diminué d'environ 2,2% entre 2012 et 2017.

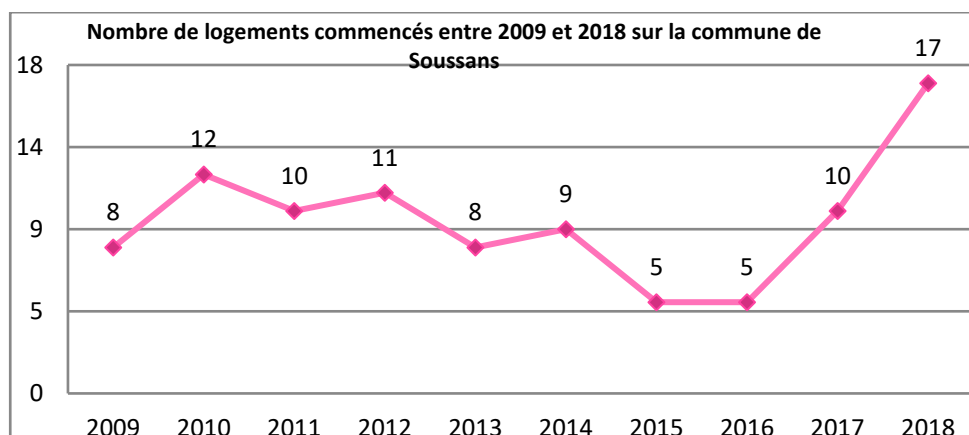
+37 constructions neuves entre 2015 et 2018

Le nombre de résidences secondaires reste stable entre 2012 et 2017 (17-19 logements, soit un peu moins de 3% du parc total de logements). Ces chiffres restent cependant supérieurs à ceux observés à l'échelle de l'intercommunalité (1,5-1,6% du parc).

Le nombre de logements vacants a augmenté entre 2012 et 2017, passant de 5,7% du parc en 2012 à presque 8% en 2017. Ce taux est supérieur à celui de la CdC (6,1 %) et du département (6,3%) en 2017.

b. Evolution du parc de logements et dynamiques de la construction neuve⁽¹⁾

Entre 2009 et 2018, 95 logements ont été construits sur le territoire, ce qui correspond à **un rythme annuel moyen d'environ 9,5 logements par an**.



On voit apparaître différentes périodes :

- o 2009-2014 : une construction neuve rythmée, avec une moyenne d'environ 10 logements neufs par an,
- o 2015-2016 : une baisse de moitié du nombre de constructions neuves par an
- o 2017-2018 : une reprise de la construction neuve avec un rythme plus élevé que les autres années. En mars 2017, le POS de la commune est devenu caduc, beaucoup d'habitants ont divisé leur terrain.

D'après les informations de la commune, le rythme de construction a continué de 2018 à 2020 avec en 2018 13 maisons individuelles commencées, en 2019 18 maisons individuelles et en 2020 15 maisons individuelles commencées.

c) Typologie des résidences principales

• Le statut d'occupation

En 2017, la majorité des habitants de la commune est **propriétaire de son logement principal (79,9%)**. On observe, entre 2012 et 2017, que la **tendance d'accession à la propriété du plus**

⁽¹⁾ Les données sur la construction neuve sont issues du fichier SITADEL, établi à partir des données de permis de construire. Étant basées sur les dates de mise en chantier des constructions, elles présentent un décalage avec les données du recensement INSEE. Par ailleurs, le fichier SITADEL ne prend pas en compte les éventuels disparitions ou regroupements de logements, venant réduire le parc total sur la commune.

grand nombre se confirme (+ 1,4 point). Sur ce paramètre, la Commune représente une plus grande part de propriétaires de la CdC (77,7 % en 2017).

LOG T7 - Résidences principales selon le statut d'occupation

En
2017,

	2007		2012		2017			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre de personnes	Ancienneté moyenne d'emménagement en année(s)
Ensemble	550	100,0	593	100,0	637	100,0	1 629	17,2
Propriétaire	447	81,2	465	78,4	509	79,9	1 310	19,5
Locataire	72	13,1	105	19,1	100	15,6	247	6,0
dont d'un logement HLM loué vide	1	0,2	0	0,0	0	0,0	0	
Logé gratuitement	31	5,7	23	3,9	28	4,4	72	16,3

Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.

environ 15,6% des occupants de résidences principales sont locataires. On observe que cette part entre 2012 et 2017 diminue. D'après les renseignements de la commune, il existe une demande de logements locatifs par des particuliers.

• Les types de logements

L'analyse des résidences principales sur la commune fait ressortir la **monospécificité du parc** avec une quasi-exclusivité de la maison individuelle, représentant 95.5% du parc de logements des résidences principales en 2017. On compte 22 appartements en résidence principale au sein du parc.

Entre 2017 et 2018, **sur 27 logements commencés en construction neuve, seulement 2 sont des logements commencés collectifs.**

A l'échelle de la Communauté de communes de Médoc Estuaire, le parc immobilier reste majoritairement composé de maisons individuelles (93,8% en 2017), y compris dans les communes plus urbaines. Néanmoins, **une offre diversifiée**, avec la production de logements collectifs, **émerge plus particulièrement sur la commune du Pian Médoc** (+69 logements commencés collectifs en 2018).

• La taille des logements

En 2017, **environ 82 % des logements sur la commune de Soussans comptent 4 pièces et plus**, ce qui s'explique par la présence presque exclusive de maisons individuelles, et du profil familial de la population. L'évolution entre 2012 et 2017, fait apparaître une augmentation de la part des plus grands logements (5 pièces ou plus).

LOG T3 – Résidences principales selon le nombre de pièces

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	550	100,0	593	100,0	637	100,0
1 pièce	1	0,2	1	0,2	5	0,8
2 pièces	10	1,9	27	4,6	26	4,1
3 pièces	73	13,3	73	12,3	83	13,0
4 pièces	161	29,3	216	36,5	198	31,1
5 pièces ou plus	304	55,3	276	46,5	325	51,0

Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.

D'après les chiffres de la construction neuve de SITADEL entre 2009 et 2018, la surface moyenne des maisons individuelles est de 77 m² (chiffres Sitadel, logements individuels purs).

1.2.2. Le parc social

La Commune de Soussans n'entre pas dans le champ d'application législatif relatif à l'obligation de production de logements sociaux, elle n'est pas soumise aux dispositions de l'article 55 de la loi SRU. Soussans ne compte aucun logement locatif social.

A L'échelle de la Cdc, le Système National d'enregistrement (SNE) comptabilisait 302 demandes au 31/01/2020 pour 25 demandes satisfaites sur l'année 2019, ce qui donne un indicateur de tension très élevé de 12,8 (celui de la Gironde est de 6). A cette même période, on ne compte aucune demande sur la commune de Soussans.

1.2.3. Le parc privé *

La Base de données de PPPI 2015 (sur Filocom 2013) indique sur la commune de Soussans un parc privé potentiellement indigne de 31 logements (5,02% du parc) dont 14 classés en catégorie 7/8.

- Catégorie 7 = Immeubles médiocres, Catégorie 8 = immeubles très médiocres.
- PPPI = Résidences Principales du Parc privé (RPP) catégorie 6 occupée/ménage < 70% seuil pauvreté, RPP 7&8 occupée/ménage < 150% du seuil de pauvreté Filocom.

A l'échelle de la Cdc, selon la même source, le parc privé potentiellement indigne est de 344 logements soit 3,43% du parc.

Il n'existe à l'heure actuelle aucun programme animé par la Cdc pour financer la rénovation du parc privé ancien.

Le PDH soutient le développement et le renforcement de ce programme à une échelle pertinente (a minima le niveau intercommunal), afin de proposer une action permettant de lutter contre le mal logement, l'habitat indigne et la précarité énergétique et de contribuer au maintien à domicile des personnes âgées.

Toutefois, les propriétaires bailleurs et occupants les plus modestes peuvent bénéficier d'aides de l'Anah et du Conseil Départemental pour réhabiliter ou améliorer leurs logements dans le cadre d'un programme d'Intérêt Général (PIG) du Programme Social Thématique (PST). Le public cible de ce dispositif est le suivant :

- Les propriétaires occupants très modestes dont les ressources sont inférieures à 60% du plafond HLM (équivalentes au PLAI)
- Les propriétaires bailleurs s'engageant à louer leurs logements à des niveaux de loyers conventionnés très sociaux

Le PLU devra favoriser les actions sur le parc privé avec une réflexion à l'échelle intercommunale.

*Source : Annexe du porter à connaissances

1.2.4. Logements ou hébergements spécifiques et hébergements touristiques

a) L'accueil des personnes âgées

Pas de structures ou aides spéciales destinées à l'accueil des personnes âgées sur la commune.

b) L'accueil des gens du voyage

Le Schéma Départemental d'accueil des gens du voyage en Gironde 2019-2024 prévoit dans un délai de 3 ans à compter de la signature du schéma départemental, un diagnostic pré-opérationnel afin de traiter les situations d'installation durable sur l'aire d'accueil du Pian-Médoc. La commune de Soussans n'a ni objectifs, ni obligations en la matière inscrites dans ce document

c) Logements communaux

Il existe actuellement 3 logements communaux en location situés au

- 4 rue des Anciens Combattants
- 10bis route de Pauillac
- 12 route de Pauillac

Il existe aussi un logement au : 4 rue de l'église, qu'il faut réhabiliter.

1.2.4. La politique de l'habitat

a) Le SCOT

La Communauté de Communes Médoc-Estuaire fait partie d'un syndicat intercommunal, le Sysdau, qui regroupe les 93 communes de l'aire métropolitaine bordelaise.

Le Sysdau a pour mission d'organiser l'aménagement du territoire à travers un document-cadre : le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale). A partir d'un diagnostic territorial et d'un projet d'aménagement et de développement durable, le SCoT 2030 précise les grands objectifs d'aménagement du territoire pour ces 93 communes et les 993 000 habitants qui y résident.

Le PLU devra respecter les orientations du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise. Au regard du SCoT, la commune de Soussans n'est pas considérée comme une centralité périphérique, ce qui implique une croissance modérée d'accueil de population.

Le SCoT prévoit pour la CdC Médoc Estuaire 5.040 logements nécessaires à construire entre 2010 et 2030 avec une moyenne indicative triennale de 720 logements. Le SCoT préconise ainsi à l'échelle de la CdC Médoc Estuaire un taux de croissance annuel moyen de 1,37% entre 2020 et 2030, ainsi qu'un rythme de développement de 240 logements/an. Le développement du bassin de vie du Médoc doit s'appuyer en priorité sur la centralité relais locale du Pian-Médoc, l'accueil résidentiel dans les autres communes devant rester maîtrisé.

b) Charte du Parc Naturel Régional du Médoc

« La charte Pnr Médoc est un contrat qui précise les vocations, orientations et mesures conçues par tous les signataires (communes, communautés de communes, département, région, État) dans un processus de concertation engagé depuis 2014 en matière d'économie, d'environnement, de paysage, de cadre de vie, de tourisme, de santé, de culture, de vie sociale... » pnr-medoc.fr

Le PLU de la commune de Soussans doit être compatible avec la charte 2019-2034 du Parc.
Concernant l'urbanisme et l'habitat, les objectifs opérationnels concernent la vocation 3 de la Charte et sont les suivants :

Vocation	Orientations	Mesures
3. Le médoc, un territoire ouvert et acteur d'une relation équilibrée avec la métropole	3.1. Conduire une utilisation de l'espace sobre et qualitative	3.1.1. Veiller à un équilibre entre espaces agricoles, naturels, forestiers et urbanisation
		3.1.2. Veiller à la qualité de l'urbanisme et de l'aménagement de l'espace
		3.1.3. Adapter l'habitat aux besoins économiques, sociaux et environnementaux
	3.3. Poursuivre le développement d'une offre touristique diversifiée et cohérente	3.3.1. Faire émerger la destination Médoc par la coordination des offres locales et l'affirmation d'un socle d'image commun
		3.3.2. Conforter une offre de tourisme de nature respectueuse des milieux et de leurs activités
		3.3.3. Développer une offre oeno-touristique en lien avec l'offre de nature
		3.3.4. Accompagner les mutations du tourisme littoral

Evolution et caractéristiques de l'habitat

- 713 logements recensés (dont 637 résidences principales) en 2017.
- Un parc de logements vacants plus important que la moyenne observée sur la CdC et sur le département.
- Un rythme de construction neuve de 9,5 logements/an entre 2009 et 2018.
- Un parc de logements monotype (93,8% de maisons), des maisons grandes (82% sont des maisons de 4 pièces ou plus, et composés de 80 % de propriétaires occupants.

1.3.1. La population active

a) Composition de la population active

EMP T1 – Population de 15 à 64 ans par type d'activité

	2007	2012	2017
Ensemble	1 012	998	1 010
Actifs en %	74,6	79,4	79,5
Actifs ayant un emploi en %	66,4	70,9	69,9
Chômeurs en %	8,2	8,5	9,6
Inactifs en %	25,4	20,6	20,5
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	7,0	5,7	7,2
Retraités ou préretraités en %	8,8	8,6	6,9
Autres inactifs en %	9,6	6,4	6,4

Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.

La population active regroupe sous sa terminologie deux catégories de personnes : la population active occupée (ayant un emploi) et les chômeurs.

Si l'on observe l'évolution de ces deux composantes, on constate que :

- la **part des actifs ayant un emploi diminue** entre 2012 et 2017 passant de 70,9% à 69,9% en 2017. Cette part est inférieure à celles constatées à l'échelle du Médoc Estuaire (71,9%) mais supérieure à celle de la Gironde (64,3%).
- la **part chômeurs augmente** entre 2012 et 2017 de 1,1 point. Le taux de chômeurs enregistré en 2017 sur Soussans (9,6%) est supérieur à celui observé sur la Communauté de communes (7,3%) et inférieur à celui du département (10%).

b) Une population active qui va majoritairement travailler à l'extérieur de la commune

ACT T4 – Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	677	100	714	100	714	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	122	18,1	127	17,8	147	20,6
dans une commune autre que la commune de résidence	554	81,9	587	82,2	567	79,4

zone Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.

La population active occupée résidant sur Soussans travaille majoritairement sur une autre commune : **79,4 % quittent la commune pour aller sur leur lieu de travail**. Soussans est donc concernée par le phénomène de migration pendulaire.

Néanmoins, on observe qu'entre 2012 et 2017, il y a une plus forte proportion d'actifs occupés qui vivent et travaillent sur Soussans (20,6% en 2017 contre 17,8% en 2012). Le nombre d'actifs présents sur la commune est resté le même de 2012 à 2017 (714 personnes), 20 actifs supplémentaires travaillent sur la commune en 2017.

L'indicateur de concentration d'emplois permet d'avoir des informations sur l'attractivité d'un territoire. Sur Soussans, cet indicateur est de 39,8 en 2017. Cela signifie qu'il y a 40 emplois sur la

commune pour 100 actifs occupés. Par ce chiffre, Saint-Magne peut être qualifiée de commune résidentielle.

L'évolution de cet indicateur entre 2012 et 2017 montre que la commune devient plus attractive en matière d'emplois.

EMP T5 – Emploi et activité

	2007	2012	2017
Nombre d'emplois dans la zone	213	233	284
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	677	715	714
Indicateur de concentration d'emploi	31,4	32,5	39,8
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	63,7	65,6	63,7

Source : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales lieu de résidence et lieu travail, géographique au 01/01/2020

1.3.3. Construction de locaux d'activités

Le dynamisme économique de la commune reste modéré, en témoignent les chiffres de la construction de locaux d'activités (données Sit@del2 - Surface de locaux commencés (2009-2018). On peut recenser la production des locaux suivants :

- à destination de bureaux : 198 m² en 2018,
- à destination d'entrepôts : 1084 m² (82 m² en 2016, 1002m² en 2018)
- à destination de commerces : 113 m² en 2018,
- à destination agricole : 2546m² (23 m² en 2014, 2523 m² en 2017)
- à destination d'enseignement : 187 m² en 2012,

1.3.4. Localisation des activités économiques

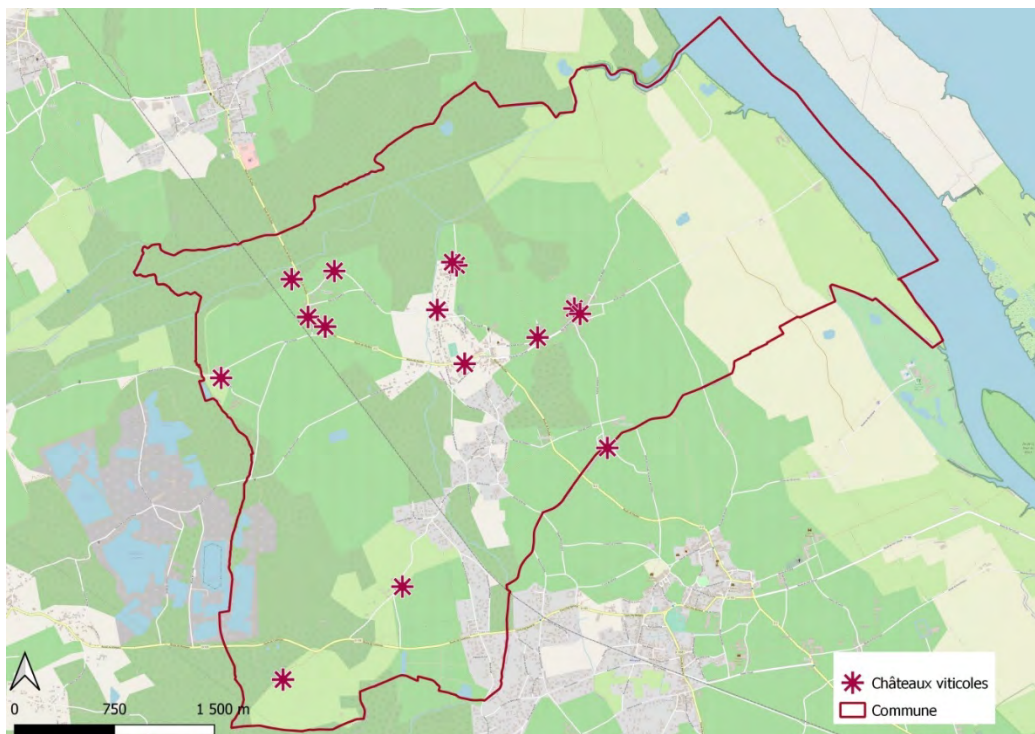
a) Le centre-bourg

Les commerces de proximité sont concentrés au sein du village. On y retrouve notamment un bureau de tabac, relais poste, un salon de coiffure, un institut de beauté, puis un peu plus loin à environ 100m du centre bourg, on retrouve une boucherie- charcuterie, un restaurant ainsi qu'un primeur. Les autres activités à vocation principale d'artisanat ou de profession libérale, sont disséminées sur le territoire communal : maçon, plâtrier, menuisier, électricien, charpentier, entreprise générale du bâtiment, plombier, infirmiers, masseurs-kinésithérapeutes (source : Base de données des équipements – INSEE – 2019).



b) L'activité viticole

Située entre Bordeaux et Pauillac, Soussans se situe au cœur des vignobles médocains. Les vignes de la commune bénéficient majoritairement de l'appellation « Margaux », un vin reconnu mondialement. Possédant 1 châteaux répartis sur la commune, Soussans possède une grande activité viticole. C'est donc un territoire viticole reconnu (AOC Haut Médoc).



D'après les statistiques de la MSA (la sécurité sociale agricole), en 2020, il réside sur la commune 6 chefs d'exploitation ou d'entreprise agricole sur la commune.



On compare ici le nombre de chefs d'exploitation ou d'entreprise agricole entre Soussans et la France (indice base 100) à travers le temps. On peut voir que la commune suit la même tendance que celle de la France, une diminution du nombre de chefs d'exploitations agricoles résidant sur la commune. En 2020, la moyenne nationale se situe autour de 18 chefs d'exploitations par commune contre 6 à Soussans.

(Source : <https://statistiques.msa.fr/publication/donnees-en-acces-ouvert-chefs-dexploitation-ou-dentreprise-agricole-par-commune/>)

c) L'activité touristique

L'activité touristique de la commune est très modérée dans la vie économique locale. En effet, les principaux sites touristiques se concentrent sur la visite de son port et de ses marais, avec les marais d'Arcins et de Soussans classés sites Natura 2000. La visite de son patrimoine bâti tel que le Lavoir et le boulodrome ainsi que l'église Saint Romain.

1.3.5. La Charte du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne (PNRLG)

« La charte Pnr Médoc est un contrat qui précise les vocations, orientations et mesures conçues par tous les signataires (communes, communautés de communes, département, région, État) dans un processus de concertation engagé depuis 2014 en matière d'économie, d'environnement, de paysage, de cadre de vie, de tourisme, de santé, de culture, de vie sociale... » pnr-medoc.fr

En l'absence de SCOT, le PLU de la commune de Soussans doit être compatible avec la charte 2019-2034 du Parc.

Concernant le développement économique, les objectifs opérationnels concernent plusieurs de la Charte et sont les suivants :

Vocation	Orientations	Mesures
	2.1. Cultiver l'initiative économique locale	2.1.1. Favoriser les actions collectives, l'expérimentation dans les secteurs de

2. Le médoc, un territoire solidaire qui prend soin de ses équilibres pour renforcer son essor		l'économie de proximité, l'économie circulaire et de l'économie sociale et solidaire
		2.1.2. Accompagner les actions innovantes dans les secteurs d'activités traditionnelles
	2.2. Inciter au développement d'un système alimentaire territorial	2.2.1. Déployer un archipel de terres agricoles visant à alimenter un système alimentaire territorial 2.2.2. Organiser des circuit court de commercialisation et de solidarité ville-campagne
	2.4. Enrichir la culture médoquine	2.4.1. Faire de la culture un moteur du projet de vie sociale du territoire, créateur de richesses humaines et économiques
3. Le médoc, un territoire ouvert et acteur d'une relation équilibrée avec la métropole	3.2. Rechercher les bonnes échelles de coopération pour renforcer localement les dynamiques économiques	3.2.1. Accompagner le développement des filières économiques d'excellence régionale ancrées dans le tissu économique médocain

Activités économiques et emploi

- Diminue la part des actifs ayant un emploi entre 2012 et 2017 passant de 70,9% 69,9% en 2017. Cette part est inférieure à celles constatées à l'échelle du Médoc Estuaire (71,9%) mais supérieure à celle de la Gironde (64,3%).
- Augmentation de la part des chômeurs entre 2012 et 2017. Le taux de chômeurs enregistré en 2017 sur Soussans (9,6%) est supérieur à celui observé sur la Communauté de communes (7,3%) et inférieur à celui du département (10%).
- Une commune essentiellement résidentielle, avec peu d'emplois sur le territoire et près de 80% de la population active occupée qui travaille à l'extérieur de la Commune
- Une construction neuve de locaux modérée, dont les surfaces les plus importantes concernent les vocations d'entrepôts et agricole

d. Les équipements et services

1.4.1. Equipements publics et services

La commune recense : la Mairie, un Relais Poste, une bibliothèque, une école élémentaire avec le restaurant scolaire, une salle des fêtes, aménagée pour les activités d'expression corporelle et

artistique telles que la danse et le Pilate, une salle de réunion, ainsi que des terrains de jeux extérieurs et une église et un cimetière.

De plus, 10 associations sont recensées sur le territoire communal et assurent tout au long de l'année animations, entraide et actions de solidarité.



1.4.2. Equipements petite enfance, scolaire et péri scolaire

a) En Matière de Petite enfance :

La commune de Soussans ne dispose pas d'une structure permettant l'accueil à la petite enfance. On comptabilise 4 assistantes maternelles sur la commune soit 11 places d'accueil pour la petite enfance.

Les autres modes de garde d'enfants sont des crèches ou micro-crèches dans les communes proches (10 places à Lamarque, 9 places à Cantenac, 30 places au Pian Médoc et 20 places à Ludon Médoc).

b) En matière scolaire et périscolaire :

Le groupe scolaire présent sur la mairie accueil des enfants de ma petite section au CM2. Le groupe scolaire accueil en 2020-2021 163 élèves répartis comme suit :

- 59 élèves en maternelle pour 4 enseignants
- 104 en primaire répartis en 4 classes pour 6 enseignants.

Après l'école, les mercredis ou durant les vacances, les enfants peuvent aller à l'accueil périscolaire (« garderie » ou « centre de loisirs ») qui est géré par la Cdc se situant dans l'enceinte de l'Ecole Maternelle.

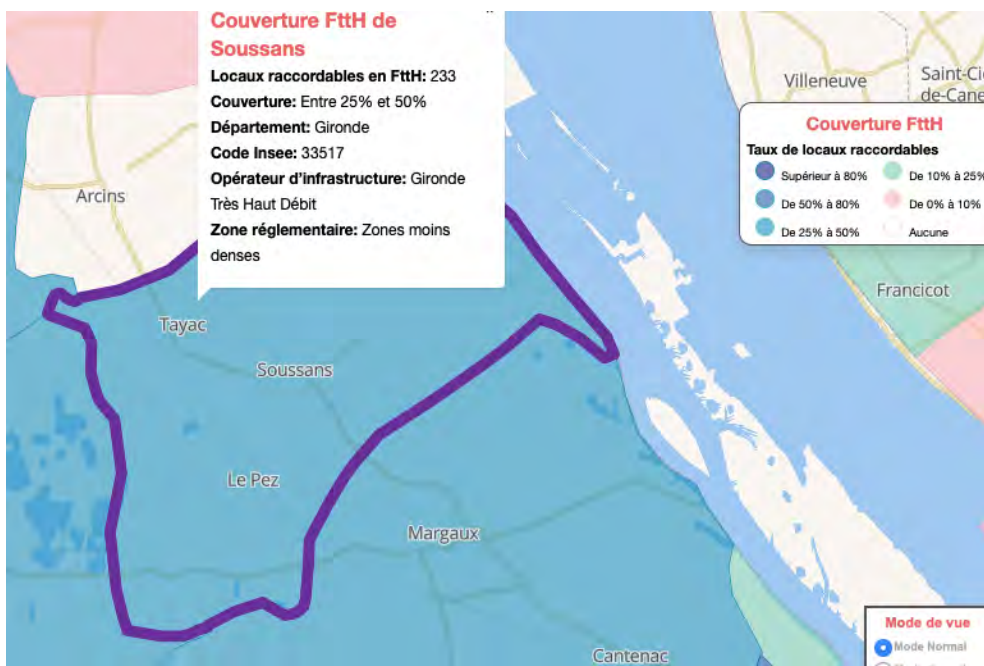
1.4.3. Equipements sportifs, de loisirs et culturels

La commune de Soussans est dotée de plusieurs équipements sportifs et culturels, permettant aux habitants et aux élèves de pratiquer quotidiennement des activités variées. Ainsi, on recense sur la commune : 1 boulodrome, une salle de danse et une bibliothèque.

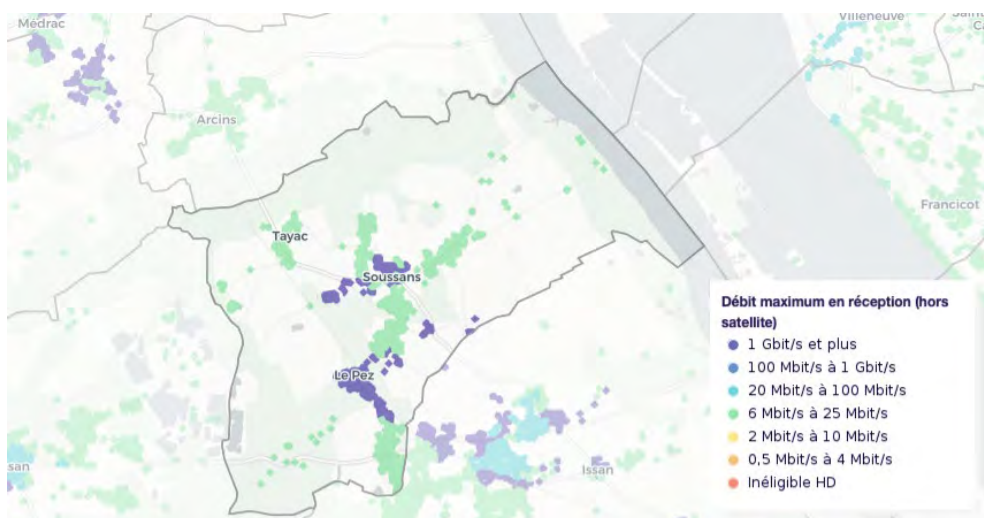


1.4.4. La desserte numérique

Le territoire communal est inégalement couvert. Les principales zones habitées : **le bourg et le hameau du Pez et de Taillac, bénéficient d'un accès au haut débit** (entre 1 Gbit/seconde et plus dans le bourg et le Pez et 6 à 25 Mbit/seconde à Taillac et le reste du bourg). L'accès à une connexion numérique efficace représente un enjeu d'attractivité, pour les résidents et pour les activités.



Source : cartefibre.arcep.fr



Source : maconnexioninternet.arcep.fr/

Equipements et services

- La commune est dotée d'équipements sportifs, ludiques et culturels répondant aux besoins des habitants.
- Les équipements publics sont concentrés sur le bourg.
- La commune ne présente pas de structure ou d'équipement touristique.
- Une desserte numérique qui couvre correctement le centre-bourg et les quartiers de Tayac et du Pez. Les constructions en diffus ne sont pas éligibles où ont un débit peu performant.

1.5.1. Structure routière du territoire communal

L'armature routière de la commune de Soussans s'appuie sur **un réseau de routes locales et départementales, formant plusieurs carrefours au sein du village. On compte ainsi, 22km de voies communales et 29km de chemins ruraux.**

Ce réseau viaire irrigue le territoire intercommunal et dessert l'agglomération bordelaise, relie Soussans à la RD 1 qui est l'axe principal traversant le médoc du nord au sud.

On observe des voies communautaires reliant deux communes membres de la Cdc ou aboutissant à une zone d'intérêt communautaire telle que des zones artisanales ou des déchetteries :

- La route de Labégorce (1000m)
- La route de Lacaussade (950m)
- La rue du Fief (600m)
- La route de Richet – partie non urbanisées (400m)

En fonction de leur destination et de leur connexion avec les grands axes départementaux ou interrégionaux, les voies peuvent être hiérarchisées ainsi :

- **La RD2, « route des châteaux » ou « Route de Pauillac » pour sa partie traversant Soussans**

Cette voie départementale communément appelé « Route des Châteaux » car elle traverse les vignobles médocains aux noms prestigieux, relie Saint-Vivien-de-Médoc à Eysines. Cette route est un parcours de découverte stratégique à préserver. Depuis le 1er avril, la partie de cette route se situant dans Bordeaux Métropole a été reclassée en route métropolitaine. Cette route traverse une vingtaine de communes dont 2 communes dans la Métropole Bordelaise et est donc pour Soussans un axe privilégié pour se rendre directement dans la Métropole. Elle traverse la commune sur un axe nord-sud. Vers le nord elle permet de rejoindre Arcins et vers le Sud la commune de Margaux Cantenac.

Cette voie revêt un intérêt majeur car elle permet de rejoindre :

- m. L'agglomération bordelaise en un peu plus de 30 minutes,
- n. la RD1, qui offre un « itinéraire bis » vers l'agglomération Bordelaise
- o. de par son attrait touristique, la route des châteaux permet à Soussans d'avoir de la visibilité d'un point de vue touristique

Cette route traverse le centre bourg de la commune de Soussans et permet donc un accès à tous les services de proximités. On distingue le long de cet axe :

Cette route traverse donc le centre bourg, où la vitesse est limitée à 50km/h, afin de faire respecter cette limitation, un feu tricolore a été installé devant la mairie. Cependant, des problèmes de vitesse trop rapide ont été enregistrés par les habitants de la commune. Un projet d'aménagement est donc en cours : une convention d'aménagement comprenant la place de la mairie, le bourg jusqu'à l'école, les commerces et jusqu'à la rue de la Tours de Bessan est en place. Le projet de créer une aire de jeu, de régler les problèmes de vitesse, augmenter le nombre de places de stationnement est au stade de l'étude.

• **La RD105**

Cette voie est orientée d'est-ouest et traverse le sud de la commune en ne passant pas par le centre bourg. Elle permet de relier Margaux-Cantenac à Avensan / Castelnau en environ 10 minutes en passant par le sud de la commune. Cette voie permet à la commune de joindre facilement la RD 1, route principale traversant le médoc du nord au sud de la pointe du Verdon-sur-Mer à Bordeaux.

Cette route traverse l'agglomération de Virefougasse au sud de la commune. Il n'existe pas d'aménagements spécifiques pour cette voie sur la commune de Soussans.

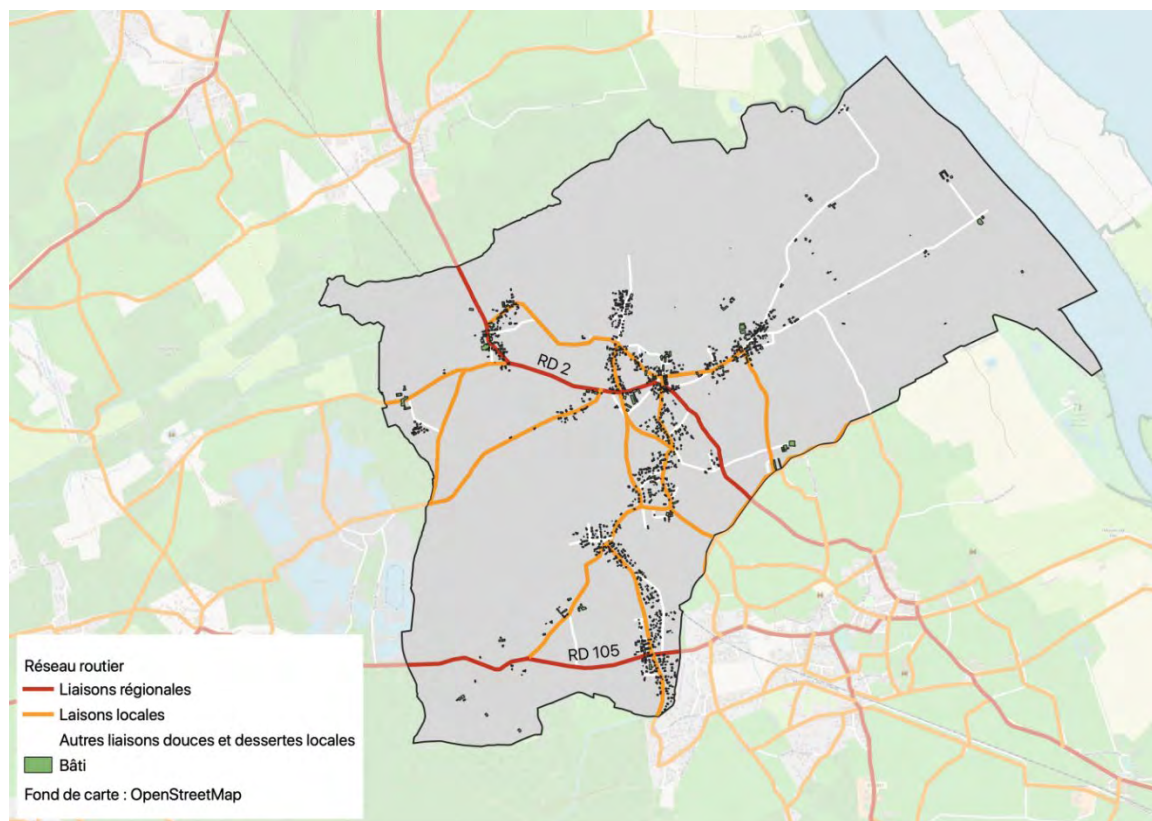
• **Les voies secondaires**

Des voies secondaires viennent compléter le réseau principal de routes départementales, mailler le territoire et relier les deux routes départementales en elles. On note que toute la partie nord-est de la commune n'est maillée par aucune route principale ou secondaire. Ces voies permettent de relier les différents quartiers et hameaux entre eux ainsi qu'avec les villages adjacents.

• **Les voies de desserte locale et chemins**

La commune est aussi composée de voies publiques et de chemins ruraux permettant la desserte des quartiers et des lotissements. Ces routes permettent aussi d'accéder au nord-est de la commune (accès au port). Elles permettent de circuler et de joindre toutes les parties urbanisées de la commune.

Ainsi, le réseau de voies principales se compose de deux voies principales, une passant par le centre-bourg de la commune et une autre traversant le sud de la commune. Les autres voies secondaires donnent accès à tous les différents quartiers de la commune et maillent le territoire à travers les zones urbanisées.



1.5.2. Les entrées de bourg

Dans les différentes entrées du bourg, on compte 2 panneaux d'entrée en agglomération « Soussans ». Un panneau d'entrée en provenance de l'ouest depuis l'agglomération de Tayac, on entre dans le bourg par des entreprises et industries (réalisation de Vérandas, équipements vinicoles et industriels...). Par l'entrée depuis Margaux, le panneau se situe à environ 100m des premières habitations, l'entrée du village commence par de la vigne.

1.5.3. Caractère et lisibilité de la traversée de bourg

L'entrée dans le bourg de Soussans est bien lisible par la présence des deux panneaux. Cependant, les routes parallèles ne sont pas bien délimitées et en mauvais état. Concernant les autres entrées, il n'existe pas de panneaux d'entrée en agglomération, seulement sur la RD2 (route principale).

De plus, certains problèmes de vitesse ont été évoqués par la mairie pour la traversée du bourg.

1.5.4. Les transports en commun

La commune est desservie **par le réseau de transport départemental TransGironde**, avec une ligne accessible à deux arrêts dans le centre-bourg et un arrêt à Tayac. Il s'agit de la ligne suivante :

Ligne de bus 705, gérée par le service de transports de la région Aquitaine, relie tous les jours Bordeaux (Place Ravezies) à Cissac (ESAT Villambis), via Pauillac.

Le bus 705 s'arrête deux fois à Soussans :

- p. à Soussans Bourg (arrêt face à la mairie dans le sens Bordeaux-Cissac et face à la blanchisserie dans le sens Cissac-Bordeaux)
- q. à Soussans Tayac (arrêts sur la place de Tayac)

Par ailleurs, la commune dispose d'un **système de ramassage scolaire**, accessible à cinq arrêts organisé par le Conseil Départemental. Il dessert notamment le collège Panchon d'Arsac et le lycée Odilon Redon de Pauillac (lycée de secteur des élèves de Soussans). Les arrêts de bus dans Soussans sont les suivants : Virefougasse, Le Pez, Bessan, Bourg et Tayac pour le lycée et le Pez, Virefougasse, 3 moulins, Planque Saint Blaise, le Fief, Tayac, Bessan et le Bourg pour le collège.

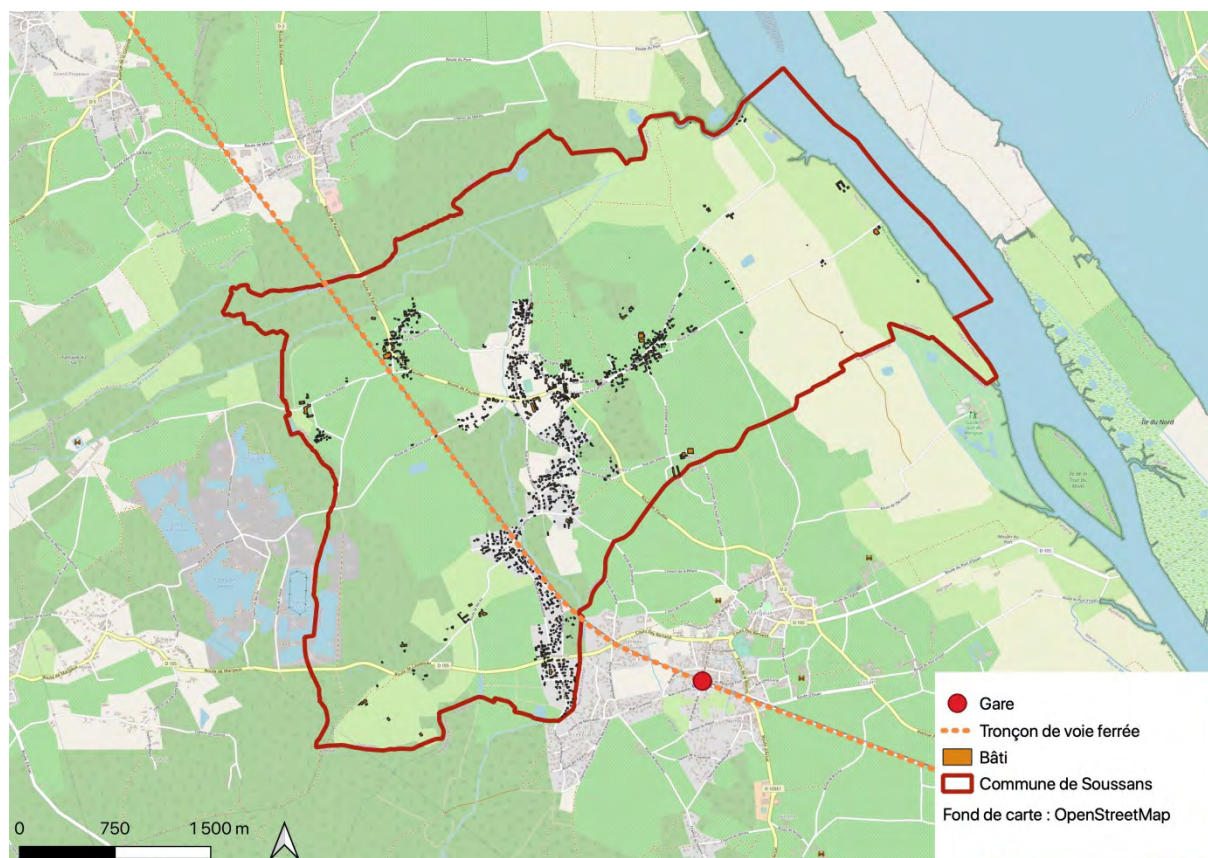
Pour le collège de Panchon, le ramassage scolaire est organisé par le bus 782-006 pour les arrêts du Pez et de Virefougasse et du bus 782-007 pour les arrêts 3 Moulins, Planque Saint Blaise et le Fief, du bus 782-008 pour l'arrêt de Tayac et du bus 782-009 pour les arrêts du Bourg et de Bessan.

Pour le lycée Odilon Redon, le bus 785-006 dessert les 5 arrêts de Soussans.

1.5.5. Le ferroviaire

La gare la plus proche de la commune est située à Margaux-Cantenac à 6 minutes du centre bourg de Soussans. Elle est sur la ligne 42 du TER Aquitaine qui relie la gare de Bordeaux Saint Jean à celle du Verdon. Les trains circulent tous les jours de la semaine. La gare de Margaux est ouverte du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00, en dehors de ces horaires, il faut acheter son billet auprès du contrôleur dans le train ou en ligne. La ligne 42 traverse donc le territoire du sud-est au nord-ouest de la commune engendrant ainsi une frontière entre les parties est et ouest.

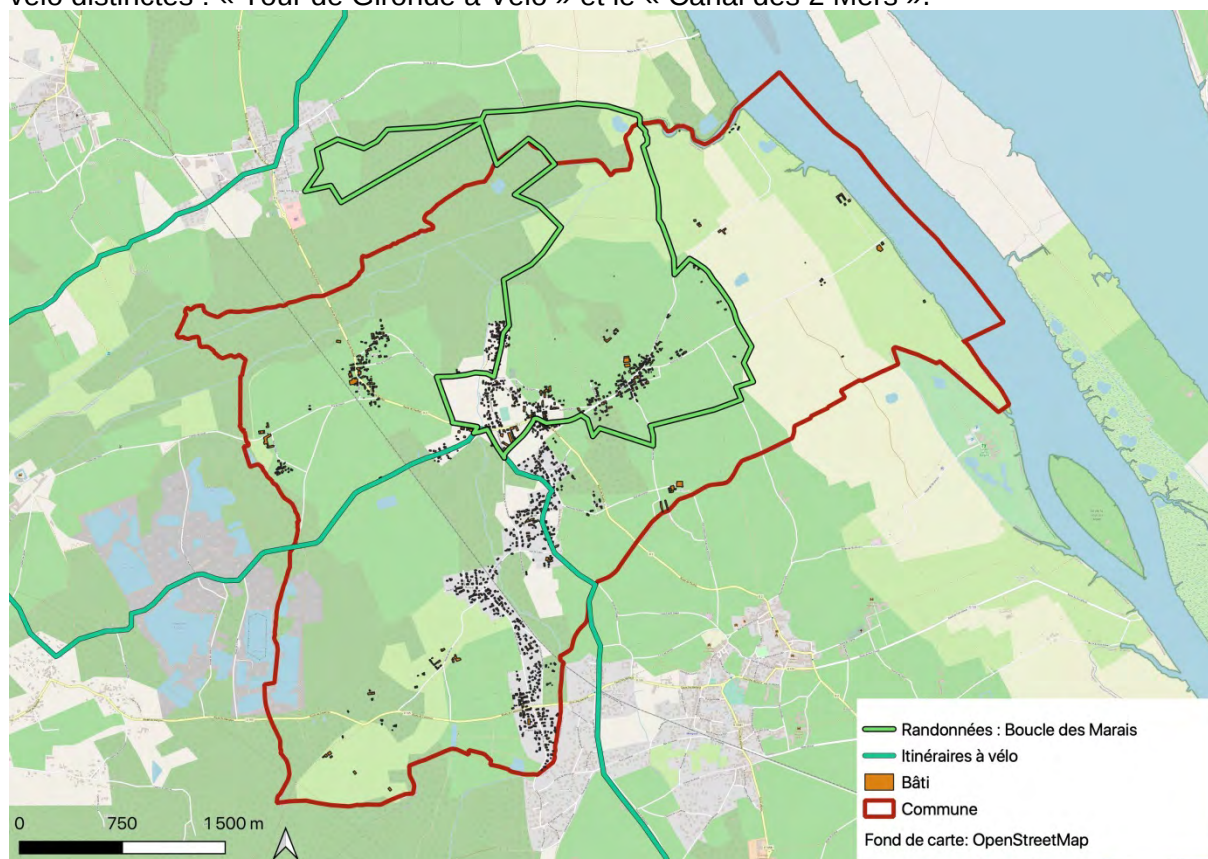
La commune est donc traversée par la ligne n°584000 reliant Bruges au Verdon appartenant à SNCF Réseau et est toujours en service. Il existe donc une servitude T1 relative au chemin de fer opposable à tous les riverains du domaine ferroviaire. Il conviendra donc d'illustrer sur un plan des servitudes figurant en annexe du SCoT.



1.5.6. Les liaisons douces

La commune de Soussans ne possède pas de sentier de randonnée inscrit au Plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR), mais possède une boucle appelée « Boucle des Marais » recensé comme sentier pédestre sur "gironde-tourisme.fr".

Une piste de véloroute est recensée sur la commune de Soussans et fait partie de deux boucles à vélo distinctes : « Tour de Gironde à Vélo » et le « Canal des 2 Mers ».





1.5.7. Le covoiturage

Il n'existe pas d'aire de covoiturage officielle sur la commune, certaines personnes se retrouvent sur la place de la mairie pour le covoiturage.

1.5.8. Déplacements à la demande

« Depuis le 2 septembre 2013, pour compléter le réseau de lignes régulières et assurer ainsi une desserte fine du territoire, le Département de la Gironde a mis en place, en partenariat avec la Communauté de Communes Médoc Estuaire, un service de transport à la demande, appelé TransGironde Proximité.

L'inscription au service TransGironde Proximité se fait sur dossier à retirer auprès de la Communauté de Communes Médoc Estuaire ou sur internet.

Si la demande est acceptée, il suffit ensuite de téléphoner pour réserver le transport.

Le véhicule passe alors chercher la personne à l'heure convenue (+ ou - 15 minutes) et la dépose à destination ou la connecte à un réseau de transport public lui permettant d'atteindre sa destination. Il revient la chercher sur le lieu initial de dépose à l'heure convenue (+ ou - 15 minutes) et la raccompagne chez elle. » *Mairie de Soussans.*

1.5.9. Le Bac de Lamarque

« Le bac Transgironde "Sébastien de Vauban" relie Lamarque à Blaye tous les jours en moins d'une demi-heure. Inauguré le 25 avril 2014, il a une capacité de 300 personnes et 40 véhicules. C'est un "bateau propre" sans aucun rejet dans l'estuaire. Outre le gain de temps et de route (80 kms

environ), traverser la Gironde en prenant le soleil sur le pont, permet un autre regard sur notre estuaire. » *Mairie de Soussans*.

Le Bac de Lamarque se situe à 12 minutes du centre bourg de la Commune de Soussans, ce qui permet de multiplier les moyens de transport disponibles sur la commune : bus, train, voiture, bateau.

1.5.10. Les capacités de stationnement

Le bourg comptabilise 85 à 90 places de stationnement sur la commune. On peut détailler ainsi :

- r. Entre 18 et 20 places dans le centre bourg sur la place de la mairie
- s. 17 places devant l'école élémentaire
- t. Une 15ème de places devant l'église
- u. 5 places devant la boucherie
- v. 10 places à côté de la place de la mairie proche d'un arrêt de bus
- w. 12 places au niveau du boulodrome

La commune de Soussans juge ce nombre insuffisant et a entamé un projet visant à augmenter le nombre de stationnements en centre-bourg.

1.5.11. Déplacements domicile - travail

D'un point de vue quantitatif, les déplacements des personnes pour se rendre sur leur lieu de travail ne sont pas majoritaires dans l'ensemble des trajets effectués par les ménages. La majeure partie de ces déplacements se fait aujourd'hui pour d'autres motifs : achats, loisirs, visites, démarches administratives...

Toutefois, le caractère essentiel des échanges domicile-travail est d'être concentré sur des périodes courtes, ce qui en fait un des principaux facteurs de dimensionnement des infrastructures et des réseaux de transport.

De plus, ces déplacements ont souvent un rôle structurant dans les choix, contraints ou non, effectués par les ménages :

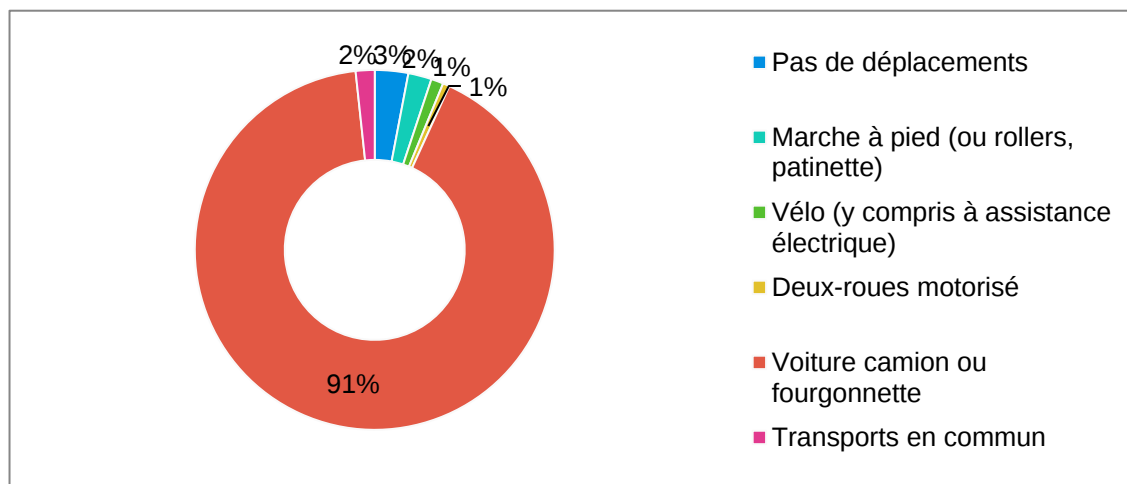
- Choix du mode de transport utilisé à l'échelle de la journée,
- Choix du lieu de pratique des achats, la dispersion des actifs hors limites d'une commune ou de la communauté favorisant l'évasion commerciale en faveur de sites commerciaux extérieurs,
- Dans une certaine mesure, choix du lieu de scolarisation des enfants.

L'examen des données INSEE recensement 2017 sur les navettes domicile-travail permet de faire les constats suivants :

Les moyens de transport entre domicile et travail :

En moyenne, 91,4 % des déplacements domicile-travail des actifs de Soussans, soit un total de près de 733 navettes quotidiennes, s'effectuent par mode automobile (voiture, camion ou fourgonnette), un taux qui est de 89,8% à l'échelle de la Cdc.

Les parts des autres moyens de déplacement sont de ce fait limitées : pas de déplacements (3 %), la marche à pied (2 %) ou encore les transports en commun (2%) sont les « modes » les plus utilisés après la voiture par les actifs habitants sur la commune. La part des « sans transport » entre leur domicile et leur lieu de travail comprend notamment les actifs agricoles ainsi que les actifs indépendants travaillant à leur domicile ou les actifs en télétravail.



La

mobilité vers l'emploi :

Les migrations domiciles-travail sont de plus en plus importantes de nos jours. La généralisation de l'usage de la voiture a impliqué une augmentation des distances domicile-travail. La commune de Soussans offre 284 emplois, et 50% des emplois localisés sur le territoire sont occupés par des habitants de la commune (soit l'équivalent de 141 actifs). A l'échelle de la Cdc Médoc Estuaire, 66 actifs viennent travailler depuis les communes de la communauté vers Soussans. Les autres actifs viennent principalement de 2 autres secteurs : Métropole de Bordeaux, Cdc Médulienne et Cdc Cœur de Médoc Presqu'île.

Les actifs résident à Soussans vont principalement travailler sur la communauté de communes (171 actifs vont travailler sur les communes de la Cdc Médoc Estuaire hors Soussans). Le deuxième pôle fournisseur d'emploi pour les actifs de la commune est Bordeaux Métropole, offrant 231 emplois aux actifs, puis la Cdc Cœur de Médoc Presqu'île (80 emplois) et enfin la Cdc Médulienne (45 emplois).

La commune est composée de 803 actifs âgés de 15 à 64 ans (avec un taux de chômage de 9,6% de la population totale). Au total, 552 actifs résident à Soussans et vont travailler en dehors de la commune et 142 actifs viennent de communes extérieures pour travailler à Soussans. La commune compte donc plus de sorties que d'entrée ce qui en fait un territoire peu attractif en matière d'emplois.

Déplacements et infrastructures

- Une voie structurante, traversant le bourg et support d'urbanisation (Route des Châteaux RD 2).
- Une accessibilité à la métropole bordelaise via la RD2, et à la RD105 reliée à la RD1.
- Une commune bénéficiant d'une desserte en transports en commun, d'un système de ramassage scolaire et du transport à la demande Transgironde Proximité.
- Pas de voie verte mais une piste de vélo-route qui traverse le bourg et une boucle de randonnée pédestre appelée « Boucle des Marais ».
- Des capacités de stationnement jugées insuffisantes par la commune
- Une dominance des déplacements en voiture
- Une majorité des actifs vont travailler en dehors de la commune

f. Le paysage Naturel et Urbain

1.6.1. Les paysages naturels identitaires

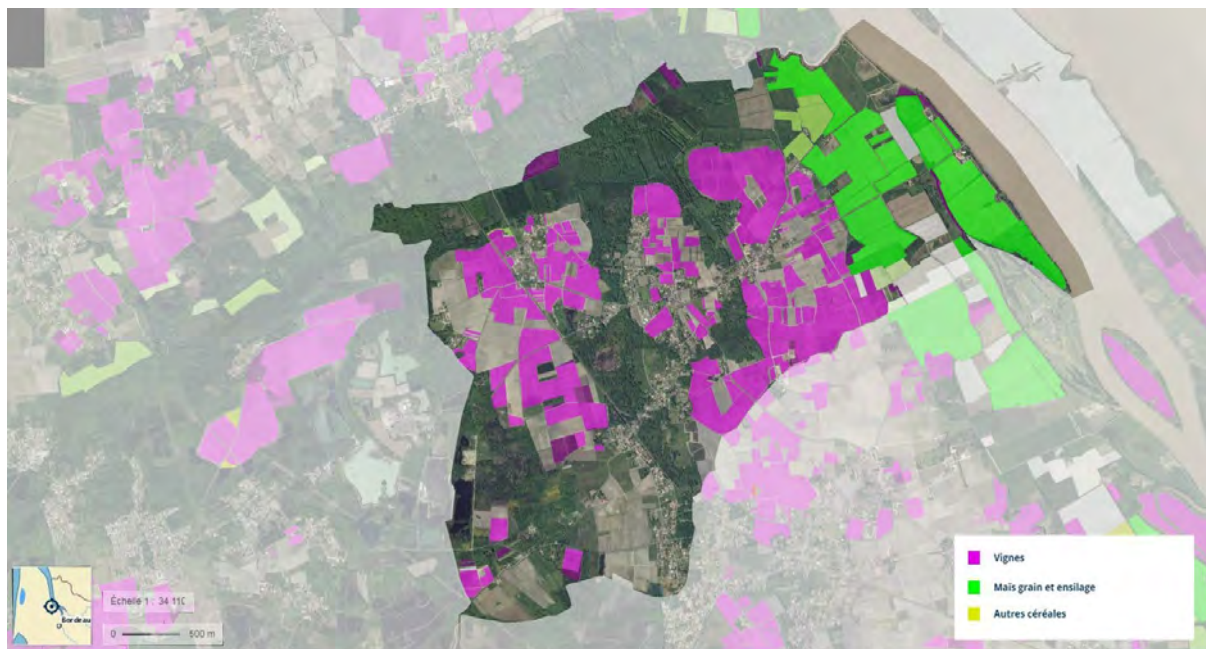
Le territoire de Soussans est situé au cœur du Médoc, et est caractérisé par la présence de vignobles et de marais. Les vignobles de Soussans occupent près de 30% de la surface communale en 2019. Cette forte présence viticole se caractérise par des paysages où la vigne et l'urbain se mélangent. La présence de son marais dans la partie nord de la commune et de la Gironde dans sa partie nord-est laisse place à des paysages particuliers caractéristiques de la commune. On voit ainsi se succéder de nombreux paysages très différents sur le territoire : la vigne, la forêt, des prairies, des marais...

La commune de Soussans se structure de cette façon :

- Délimitée au nord par l'estey de Tayac et une zone de marais qui la sépare de la commune d'Arcins
- Limitrophe au sud des communes de Margaux et Cantenac
- A l'Ouest, les ruisseaux du Maucauillou et de Cabaleyre forment la limite avec Avensan
- A l'est, l'estuaire de la Gironde en face de l'île Verte.

a. Le paysage agricole

La commune de Soussans possède un paysage viticole où en 2018 le RPG indique 60,8% de terres agricoles dont une grande partie en vignobles et une autre partie en agriculture de maïs grain et ensilage sur toute la partie nord-est de la commune.



Source : Géoportail

Ainsi, la plus grande partie de la commune est marquée par sa dominante paysagère viticole, où l'on peut voir des rangs de vigne à perte de vue. Ainsi, près de 31% de la surface de la commune est occupée par des vignes.

b. Les paysages de forêts et de marais

On retrouve dans le paysage de Soussans (principalement au nord de la commune) des parcelles forestières avec des forêts de feuillus, forêts mixtes et des peupleraies. Ainsi, les bois, landes et prés représentent 45% du territoire communal.

Les Marais d'Arcins-Soussans sont un site classé Natura 2000 par la directive « habitat » en raison de ses milieux naturels exceptionnels. On peut y observer des prairies humides, des mares, des bois ou encore des roselières. Ces marais sont un des derniers sites marécageux du Médoc.

1.6.2. Les paysages bâtis

La structure urbaine de Soussans peut se définir comme suit :

- Un bourg nettement identifié au carrefour de la voie départementale et de plusieurs voies communales, formant une place centrale.
- Il existe 3 agglomérations dans la commune : le bourg de Soussans, Virefougasse au sud et Tayac au nord-ouest.

a. Le bourg de Soussans et ses extensions

D'après l'étude des registres cadastraux et du plan cadastral de 1827, la commune de Soussans a une organisation de l'habitat sous forme d'alignements. On observe à l'époque une succession de petits logis avec des dépendances donnant sur une cour. Le bourg s'est développé à proximité de l'église qui est proche de la place principale du centre-bourg de la commune. Au cours du 19^e siècle, la commune connaît un développement lié à celui des domaines viticoles. Le chemin de fer (1869) et l'installation d'un nouveau port dans la 2^e moitié du 19^e siècle contribuent au dynamisme de la commune. L'église est reconstruite et de nombreuses maisons sont remaniées ou reconstruites.

Le tissu du centre-bourg se compose de séquences bâties hétérogènes et aérées, préservant une identité villageoise :

- On retrouve dans le bourg de vieilles bâtisses à étages individuelles avec jardin
- Le centre bourg comprend aussi des habitations plus neuves avec étage et mitoyennes
- Des habitations en pierres calcaires





Quand on s'éloigne du centre-bourg, on retrouve des habitations de type lotissement pavillonnaire. Les formes bâties de ces lotissements tranchent avec le bâti de caractère au sein du noyau villageois. Une certaine banalisation peut être observée, avec des volumes plus simples (pavillons de plain-pied).



1.6.3. Le patrimoine bâti et paysager

Aucun espace architectural, urbain et paysager de la commune ne bénéficie d'une protection réglementaire issue du code du patrimoine. Soussans n'est pas concernée par des sites inscrits ou classés, et aucun monument classé ou inscrit comme historique n'est répertorié sur la commune.

a. Le patrimoine bâti

Les demeures, châteaux et manoirs : (source dossiers-inventaire.aquitaine.fr)

Sept demeures et deux châteaux-manoirs ont été repérés et étudiés. La commune se distingue par la présence de deux sites médiévaux sur son territoire, la Tour de Bessan et la Tour de Mons, vestiges de deux seigneuries importantes. Ces constructions conservent des éléments des 13^e et 15^e siècles.

Le château La Tour de Mons : (propriété privée fermé au public)

Le château-manoir construit aux XIII^e et XV^e siècles est composé d'un corps de logis cantonné de 4 tours dont 3 circulaires et une carrée. Une première fortification serait apparue au XIII^e siècle, en ruine après la guerre de 100 ans, cette maison forte fut rebâtie sur ordre de Charles VIII. En 1623, Pierre de MONS hérite du domaine et achète la même année la Seigneurie de Bessans et le fief de la maison noble de la Bégorce, jusqu'à détenir enfin en 1627 la totalité des Seigneuries de

Soussans. A cette époque, la "Tour de Mons" était une construction massive encadrée par deux tours rondes sur la façade arrière, une tour rectangulaire avec créneaux et mâchicoulis interprétée comme un « donjon » à l'angle gauche de la façade avant. D'autres rénovations furent entreprises au XIXe siècle, mais le château fut entièrement détruit par un incendie en décembre 1895. A proximité, les vestiges de la chapelle Sainte-Suzanne datée du XIXe siècle et du parc (serres, point d'eau...). Dans les vignes du domaine, un oratoire dédié à la Vierge dépend également du château. Il fut détruit en grande partie par l'incendie de 1895.

La Tour de Bessan : (propriété privée fermé au public)

La Tour de Bessan paraît construite en 1289 par Jean Colomb, bourgeois de Bordeaux. Erigé à Bessan en 1252, le château était composé d'une enceinte autour de laquelle coulait la Testonne alimentant trois larges fossés. La seigneurie de Bessan était au 14e siècle dans la juridiction de Blanquefort et appartenait encore à la famille Colomb. A la fin de ce siècle, elle passe dans la juridiction de Lamarque. Des canonnières témoignent de remaniements ou d'une reconstruction de la tour au 15e siècle. A l'intérieur de cette enceinte se trouvait une cour entourée de douves et séparée du premier fossé par un vallum dont on peut encore mesurer l'importance malgré les arbres et les taillis envahissant les lieux. Dans cette enceinte, s'élevait le château. Seules subsistent de cette maison forte, les ruines du donjon, désignées de nos jours sous le nom de la "Tour de Bessan". Hormis l'église et un couvent, ce fut le premier édifice important ayant marqué l'histoire de Soussans. Jehan COLOMB fut sans doute le premier seigneur de Soussans

Château Camors-Saint-Pré :

La maison, disposée perpendiculairement à la rue, est composée d'un corps central à étage carré, organisé selon trois travées et encadré de deux ailes en rez-de-chaussée. Le château de Camors-Saint-Pé est identifiable grâce à des cartes postales datant du début du 20e siècle. L'édition de l'ouvrage de Cocks datée de 1868 mentionne le cru bourgeois A Saint-Pé appartenant à la famille Artigues et produisant 10 à 15 tonnes.

Le Château de Fumadelle :

Le château est situé sur l'ancienne île de Fumadelle, sur les bords de l'estuaire et séparé de celui-ci par une digue maintenue par un système de poteaux en bois. Le château, en rez-de-chaussée surélevé, à étage carré et étage de comble, présente un plan massé constitué de deux corps de logis adossés, complétés par un pavillon au sud.



Château Deyrem-Valentin :

Le château daterait de 1776 : cette date correspond bien à la partie en rez-de-chaussée de la demeure, aux cheminées et aux huisseries intérieures. Toutefois, la maison a été modifiée avec l'ajout d'un pavillon central en 1872. Les bâtiments sont organisés autour d'une cour, la façade principale du logis donnant sur la rue est séparée de celle-ci par un muret, avec portail et grille.



Château Haut-Breton-Larigaudière :

Le château daterait du 19e siècle, sur le cadastre de 1827, les bâtiments forment une cour à l'arrière du château. Dans l'entre-deux guerres et après la seconde guerre mondiale, le domaine est en mauvais état. Il est repris en 1964 par Ghislaine de Moor et Émile de Schepper. A partir de 1993, de nouveaux travaux et de nouvelles transformations sont réalisés : construction d'un nouveau chai à barriques (500 tonnes), construction d'un nouveau cuvier de vinification, aménagement d'espaces verts, réaménagement de logements. Une grille et une allée de platanes donnent accès au château, composé d'un corps central à étage carré et cinq travées, encadré de deux ailes en rez-de-chaussée de trois travées chacune.



Château Haut-Tayac :

Le château est mentionné dans l'édition de 1868 de l'ouvrage de Cocks : il est associé au domaine Siamois, appartient à A. Holagray et produit 60 à 70 tonnes de cru bourgeois. La maison conserve probablement des éléments du 18e siècle mais a été remaniée dans la 2e moitié du 19e siècle. La maison, à étage carré et annexes en rez-de-chaussée, est disposée perpendiculairement à la rue, avec à l'est une cour où se trouve un bâtiment de dépendance et à l'ouest un vaste jardin avec bassin d'eau et île artificielle.

Château Marsac-Séguineau :

Au milieu du 18e siècle, Louis-Jean Plassans, avocat au Parlement et bourgeois de Bordeaux, possédait l'exploitation située à Soussans, lieu appelé Marsac, autrement dit la Maison du Roussillon. Les bâtiments, apparaissant sur le plan cadastral de 1827, datent probablement de la fin du 18e siècle (baies en arcs segmentaires, mise en œuvre soignée du chai) excepté l'écurie, construite dans la 2e moitié du 19e siècle. Les bâtiments se composent de la maison d'habitation, de bâtiments de dépendance, l'ensemble formant une cour accompagnée d'un jardin et délimitée par un mur de clôture et un portail à piliers en pierre de taille. Un vaste bâtiment situé au sud abrite probablement un chai. Un autre bâtiment de l'autre côté de la rue de Labégorce devait appartenir à l'ensemble et servir d'écurie.

Château Pavail :

Aux 17e et 18e siècles, le château appartient à la famille de Bretonneau. A cette époque, la demeure consiste, selon Édouard Guillon, en "un petit rectangle, surmonté d'un pavillon central, dominant le vallon et le village où l'on descendait par un double escalier tournant". Le château est acquis dans la 1ère moitié du 19e siècle par M. Minvielle. Ce dernier agrandit les bâtiments et en change l'orientation. Une gravure non datée montre l'ancienne façade principale (ouest) donnant sur le jardin et la route qui passait en contrebas. Un second pavillon imitant l'architecture du premier est ajouté et l'aile nord est allongée venant fermer la cour : la façade orientale devient alors la façade principale. En 1862-1863, le domaine est vendu à la famille de Luze qui en est toujours propriétaire aujourd'hui.



Les maisons et les fermes de Soussans

On repère 25 maisons avec des campagnes de constructions du 18e siècle. Mais c'est la 2e moitié du 19e siècle qui est la période de construction la plus dynamique. L'étude des augmentations et diminutions des matrices cadastrales donne quelques indications de datation, même si elles ne sont pas complètes et donc partiellement fiables. Une dizaine de dates portées ont été recensées : 1752, 1758, 1852, 1866, 1880, 1881, 1882 (3 fois) 1925, 1895, 1950. L'étude du plan cadastral de 1827 montre une organisation de l'habitat sous forme d'alignements, une succession de petits logis avec des dépendances donnant sur une cour : aujourd'hui, ces ensembles, souvent très remaniés au cours du 20e siècle, sont encore lisibles.

On observe plusieurs types de maisons sur la commune de Soussans : maison de maître, sièges de châteaux viticoles, maisons de vigneron, fermes, maisons de garde –barrière, maison ayant abrité un commerce... Les ensembles de "maisons" composés de plusieurs logis et de dépendances en alignement représentent un mode d'habitat fréquent : les façades ouvrent sur une cour dotée d'un puits. Ces ensembles peuvent présenter des doubles façades. On dénombre 4 fermes avec étables-granges. La nature des bâtiments de dépendance accompagnant les logis est parfois difficile à déterminer : un même bâtiment a pu abriter successivement un chai et une étable ou inversement.



Les tonnes, carrelets et cabanes de vigne de Soussans

On peut observer sur le territoire communal des cabanes de chasse et de pêches qui datent de la 2e moitié du 20ème siècle. Les cabanes sont construites en matériaux hétéroclites : bois, planches, branchage, tôle, matières plastiques. Elles sont de structure très modeste, constituant un abri sommaire pour la chasse. Elles sont essentiellement situées en bordure de l'estey de Tayac et dans les zones de palus. Une pièce d'eau artificielle (appelée "blanc") permet d'attirer les volatiles. De nombreux carrelets sont présents sur les bords de l'estuaire et de l'estey de Tayac.

Les autres éléments du patrimoine communal

Le lavoir :

Le lavoir date du XIXe siècle, il a la particularité de posséder une cheminée, ce permet à l'époque de son utilisation de faire bouillir de l'eau tout en étant protégé par le Un système de canal et de vanne permet d'alimenter le lavoir avec l'eau du ruisseau à proximité ou bien de vider les eaux sales. Il situé le long de la route de Pauillac.



qui
toit.
est

L'église Saint-Romain :

L'église néo-gothique au clocher pointu construite en 1873, a été construite pour remplacer l'ancienne église de la commune par l'architecte-e Gustave Alaux. La volonté de faire construire une nouvelle église vient du fait que « l'ancienne église » est jugée trop petite et vétuste pour les habitants. La « nouvelle église » orientée Nord-Sud est située à l'emplacement de l'ancienne qui était orientée Est-Ouest. Les seuls vestiges de l'ancienne église que l'on a pu conserver sont une crucifixion en albâtre et une remarquable Vierge de Pitié. Celle-ci, en chêne polychrome, remonte au début du XVIème siècle. Elle a été cachée à la Révolution, puis a retrouvé sa place dans la nouvelle église en 1888.



b. Le patrimoine paysager

Une attention particulière doit être portée à la commune qui se situe sur un lieu d'enjeu paysager départemental majeur. Elle se situe dans le périmètre du Parc Naturel Régional du Médoc et plusieurs enjeux sont à prendre en compte :

- La présence d'un territoire viticole reconnu (AOC Haut Médoc)
- Commune située sur un parcours de découverte stratégique à préserver (D2)
- Présence de terrasses contiguës à l'estuaire de la Gironde et en covisibilité avec le fleuve, le port de Soussans
- Les affluents secondaires repères, de palus et des îles (la Jalle de Castelnaud, l'île Verte et l'île de Margaux).

La présence d'un port donnant sur l'estuaire de la Gironde offre une vue sur l'île verte et l'île du Nord en face de Soussans. Le port est constitué d'un débarcadère ainsi que d'un banc et d'une table

permettant de s'y arrêter pour profiter de la vue. Cet espace est aménagé pour recevoir des visiteurs, mais l'accès à ce lieu, par la route du port, est assez difficile, en effet la route est en mauvais état. Il existe donc un enjeu de valorisation de cet espace, où l'on pourrait faciliter l'accès et avoir une meilleure signalisation.



La présence des vignobles bénéficiant pour certains de l'appellation Margaux et AOC Haut Médoc, offre des points de vue remarquables. La présence de la « route des châteaux » traversant la commune entraîne une visibilité pour la commune et des touristes venant apprécier les paysages.

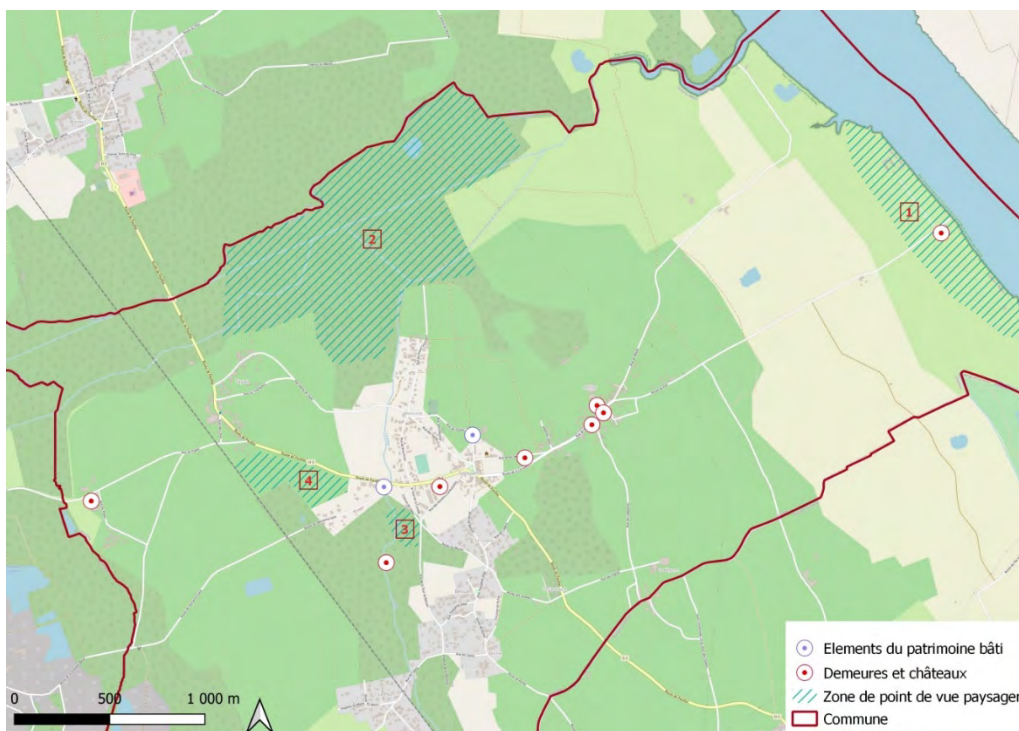
La présence de marais sur le territoire offre aussi des points paysagers particuliers. Le site est classé Natura 2000 offre des milieux naturels riches en diversités et rares. On peut y voir une végétation salée et saumâtre issues du mouvement des marais, des prairies humides, des milieux aquatiques adaptés pour la reproduction et l'alimentation d'espèces d'amphibiens, de libellules et d'oiseaux d'eau, ainsi que des boisement humides composés principalement d'aulnes et de frênes.

Source : "La boucle des marais d'Arcins-Soussans" - CDC Médoc Estuaire



Source photo : <https://www.margaux-tourisme.com/>

La commune de Soussans offre donc de nombreux points de vue et paysages caractéristiques de la commune qu'il tient de relever :



Les différents points de vue :

n°1 : La vue depuis le littoral et le port de Soussans, avec vue sur l'île Verte et la Gironde



n°2 : La vue dans la forêt au nord de la commune



n°3 : Coin de forêt proche du centre bourg, aménagé avec tables de pique-nique



n°4 : Paysages de vignes à l'ouest de l'entrée du bourg, que l'on peut retrouver à travers la commune



1.6.4. Le Parc Naturel Régional du Médoc

Le Parc Naturel Régional du Médoc

Le PNR Médoc est composé de 51 communes regroupées à travers les 4 communautés de communes : Médoc Atlantique, Médoc Cœur de Presqu'île, Médulienne et Médoc Estuaire. La charte du PNR précise les vocations, orientations et mesures conçues par les communes et communautés de communes, département, la région et aussi l'Etat dans un processus de concertation qui a débuté en 2014. On y retrouve les grandes orientations pour l'économie, l'environnement, le paysage, le cadre de vie, le tourisme, la santé la culture, la vie sociale...

La charte 2019/2034 possède l'ambition et a pour vocation de faire du Médoc un territoire évolutif qui accorde ses activités humaines avec les dynamiques naturelles. Cette vocation se traduit dans la charte par la gestion des milieux et la préservation, de la biodiversité, et s'applique également à la préservation des espaces exploités et des grands paysages.

Le PNR a identifié des ensembles paysagers ainsi que des principes de préservation relatifs aux unités paysagères. La commune de Soussans se retrouve dans deux ensembles définis comme suit :

Les bords de l'estuaire :

Objectifs	Dispositions
Réinstaurer un rapport étroit entre paysages bâtis et paysages viticoles	> Affirmer les limites strictes de l'urbanisation en structurant les lisières entre urbanisation et paysages naturels, agricoles ou forestiers > Structurer les lisières urbaines au contact des paysages naturels, agricoles ou forestiers > Améliorer les aménagements des entrées de bourgs > Encourager la revitalisation des centres-bourgs et la reconquête du parc vacant dégradé
Valoriser les paysages viticoles	> Identifier et préserver la trame viticole > Identifier et protéger le patrimoine des châteaux et de leurs parcs > Encourager la gestion soignée des abords des vignes (bandes enherbées au bord des routes et chemins, fossés...) > Mettre en valeur les points de vue sur les paysages
Valoriser les rives de l'estuaire et les paysages de marais en conciliant productions agricoles et préservation des zones humides	> Préserver et gérer les milieux humides, aquatiques et lacustres > Identifier, préserver et renouveler les structures végétales, clés de lecture du paysage et supports de la trame verte et bleue (haies, ripisylves, canaux...). > Encourager l'élevage extensif, permettant le maintien des prairies bocagères et participant au développement du système alimentaire local > Structurer les lisières urbaines entre marais et coteaux

	> Favoriser l'ouverture au public des marais dans le respect de leur biodiversité > Aménager les sites accessibles sur les berges permettant des points de vue vers l'estuaire > Requalifier les ports, lieux fondamentaux pour l'activité et la vie de l'estuaire > Développer un réseau d'itinérances permettant la découverte des rives de l'estuaire
Valoriser les paysages des îles	> Favoriser la renaturation ou la remise en cultures des parcelles abandonnées > Préserver les milieux humides fragiles des berges, tout en mettant en place des accès canalisés > Encourager l'ouverture au public, l'aménagement de points d'accueil et l'organisation de visites

Les terrasses viticoles :

Objectifs	Dispositions
Réinstaurer un rapport étroit entre paysages bâtis et paysages viticoles	> Affirmer les limites strictes de l'urbanisation en structurant les lisières entre urbanisation et paysages naturels, agricoles ou forestiers > Structurer les lisières urbaines au contact des paysages naturels, agricoles ou forestiers > Améliorer les aménagements des entrées de bourgs > Encourager la revitalisation des centres-bourgs et la reconquête du parc vacant dégradé
Valoriser les paysages viticoles	> Identifier et préserver la trame viticole > Identifier et protéger le patrimoine des châteaux et de leurs parcs > Encourager la gestion soignée des abords des vignes (bandes enherbées au bord des routes et chemins, fossés...) > Mettre en valeur les points de vue sur les paysages > Replanter des structures végétales arborées ponctuant le paysage et participant à la biodiversité
Valoriser les paysages des vallons	> Préserver et gérer les cours d'eau et leurs abords (haies, ripisylves, prairies humides...) > Favoriser le maintien des prairies ouvertes par une activité d'élevage extensif pour limiter l'enfrichement > Développer la création d'itinérances autour des ruisseaux et vallons > Identifier et valoriser les éléments bâtis associés au cours d'eau

D'un autre côté, la chartre du PNR possède plusieurs vocations impliquant des mesures concernant les paysages naturels et urbains.

Vocation	Orientations	Mesures
Vocation 1 : Le Médoc, presqu'île évolutive qui accorde ses activités humaines avec les dynamiques naturelles	1.1. Progresser ensemble par l'échange pour améliorer la gestion durable des milieux	> Faire de la biodiversité une force et un atout de développement > Etablir un réseau d'acteurs destiné à approfondir et partager la connaissance et les pratiques de gestion des milieux remarquables et ordinaires > S'engager pour une gestion durable et solidaire de l'eau > Anticiper et prévoir les adaptations aux risques naturels et anthropiques
	1.2. Préserver et valoriser les éléments constitutifs des grands ensembles paysagers médoquins	> Assurer l'avenir d'un massif forestier multifonctionnel > Veiller au maintien des paysages emblématiques > Favoriser la prise en compte de la biodiversité dans les activités agricoles et viticoles > Développer l'animation, la sensibilisation et l'éducation au patrimoine environnemental en s'appuyant sur les initiatives locales
Vocation 3 : Le Médoc, territoire ouvert et acteur d'une relation équilibrée avec la métropole	3.1. Conduire une utilisation de l'espace sobre et qualitative	> Veiller à un équilibre entre espaces agricoles, naturels, forestiers et urbanisation > Veiller à la qualité de l'urbanisme et de l'aménagement de l'espace
	3.3. Poursuivre le développement d'une offre touristique diversifiée et cohérente	> Conforter une offre de tourisme de nature respectueuse des milieux et de leurs activités > Développer une offre oenotouristique en lien avec l'offre de nature

Le paysage naturel et urbain

- Un paysage dominé par la viticulture, avec près de 31% de la surface communale occupée par les vignes.
- Une organisation spatiale du centre-bourg sous forme d'alignement d'habitations.
- Des formes urbaines différentes avec des maisons anciennes en pierre dans le centre et une dominance de l'habitat pavillonnaire type lotissement dans le reste de la commune.
- Aucun espace architectural, urbain et paysager de la commune ne bénéficie d'une protection réglementaire issue du code du patrimoine.
- Existence d'une multitude de châteaux et demeures qui valorisent le patrimoine bâti de la commune.
- De nombreux points de vue apportant une diversité de paysages (vignes, forêt, estuaire...).
- Entrant dans le périmètre réglementaire du PNR du Médoc, la commune possède des ensembles paysagers dans lesquels il existe des principes de préservation relatifs aux unités paysagères et doit donc se soucrire aux réglementations de la charte du PNR.