



Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Débat public 2006

Document
technique

Avril 2006

Etude des dynamiques urbaines et territoriales

Etat des lieux
Etat des projets



Ces études ont été réalisées en 2006 par

Jean-Baptiste Rigaudy : Directeur de projet

Equipe projet

A'urba

Claude Maillère
Caroline Martin
Robert Lucante
Virginie Boillet
Sylvain Tastet (production graphique)

Agence d'Urbanisme Adour-Pyrénées

Stephan Pons
Olivier Solari
Jacques Leroux (production graphique)

Experts

Jean Marieu
Bernard Bouzou
Michel Casteigts

Bernard BOUZOU
Jean MARIEU
Michel CASTEIGTS
Experts associés

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine



Sommaire

Avertissement	5
Introduction	
Méthodologie	
Partie 1. L’Euro région du Golfe de Gascogne	11
1. Etat des lieux	
2. Etat des projets	
3. Situation de référence 2020	
4. Principaux enjeux	
Partie 2. Les dynamiques territoriales à l’échelle de la zone concernée par le projet	31
1. Etat des lieux	
2. Etat des projets	
3. Situation de référence 2020	
4. Principaux enjeux	
Partie 3. Les dynamiques territoriales propres aux espaces de cohérence	77
Bordeaux et son aire métropolitaine.....	79
Arcachon	90
Littoral et forêt landaise	100
Vallée de la Garonne.....	110
Conurbation Bayonne – San Sebastian (élargie à la zone intermédiaire).....	120
Pays Basque intérieur	134
Villes moyennes du Béarn.....	144
Pau et Piémont Oloronais	154
Zones urbaines des Landes	166
Tarbes - Lourdes	176
Glossaire	183

Avertissement

Etablir l'état des lieux et les enjeux territoriaux d'un territoire aussi diversifié sur le plan géographique et socio économique a demandé un travail fin et méthodique de recensement des données spatiales et statistiques. Ce travail a abouti à l'établissement d'une base de données cartographiques à différentes échelles, dont la liste est fournie en annexe du présent document.

Le rapport lui-même s'appuie sur des extraits des cartes produites considérées comme les plus représentatives au regard des dynamiques territoriales mises en valeur. Les autres traitements cartographiques pourront être exploités en tant que de besoin lors de l'avancement du projet.

Il convient de noter que la plupart de ces exploitations cartographiques ont du se confronter aux difficultés de mise en cohérence de l'analyse statistique des données françaises et espagnoles.

S'agissant de la France, les principales sources ont été les suivantes :

- *l'INSEE, recensement de la population de 1999 (RP99),*
- *les CRT (comité régional au tourisme) Aquitaine et Midi-Pyrénées*
- *le CETE, étude CERTA*
- *la SNCF (site Internet)*
- *ITI (site Internet)*
- *la DRE (SITRAM 2003, Atlas transpyrénéen)*
- *l'observatoire franco-espagnol des trafics pyrénéens (2004)*
- *GISCO (fond de plan vectoriel)*
- *l'IFEN (imagerie satellitaire)*

S'agissant de l'Espagne, les principales sources ont été les suivantes:

- *INE, Censo 1990 et 2000*
- *Eustat, Censo 1990 et 2000*
- *Ministerio de Educacion y Ciencia, année scolaire 2003-2004*
- *Ministerio de Sanidad y Consumo, 2005*
- *AENA, 2004*

On notera que pour l'Espagne, nous n'avons pu obtenir, dans certains cas, les sources équivalentes à celles utilisées classiquement en France (différence de méthode, de date). Ce qui explique l'absence de représentations cartographiques du côté espagnol pour certaines thématiques.



Introduction

Perçu par les uns comme une sorte de "Finistère" du Grand Sud-Ouest français, le territoire du Sud de l'Aquitaine est vécu pour les autres, du côté Sud des Pyrénées, comme un seuil d'entrée vers le centre de gravité de l'Europe, comme une marche vers le désenclavement de l'Ouest de la péninsule Ibérique.

L'appréhension des dynamiques territoriales sur le territoire aquitain et basque, demande donc d'entrée, de prendre acte de ces points de vue contradictoires.

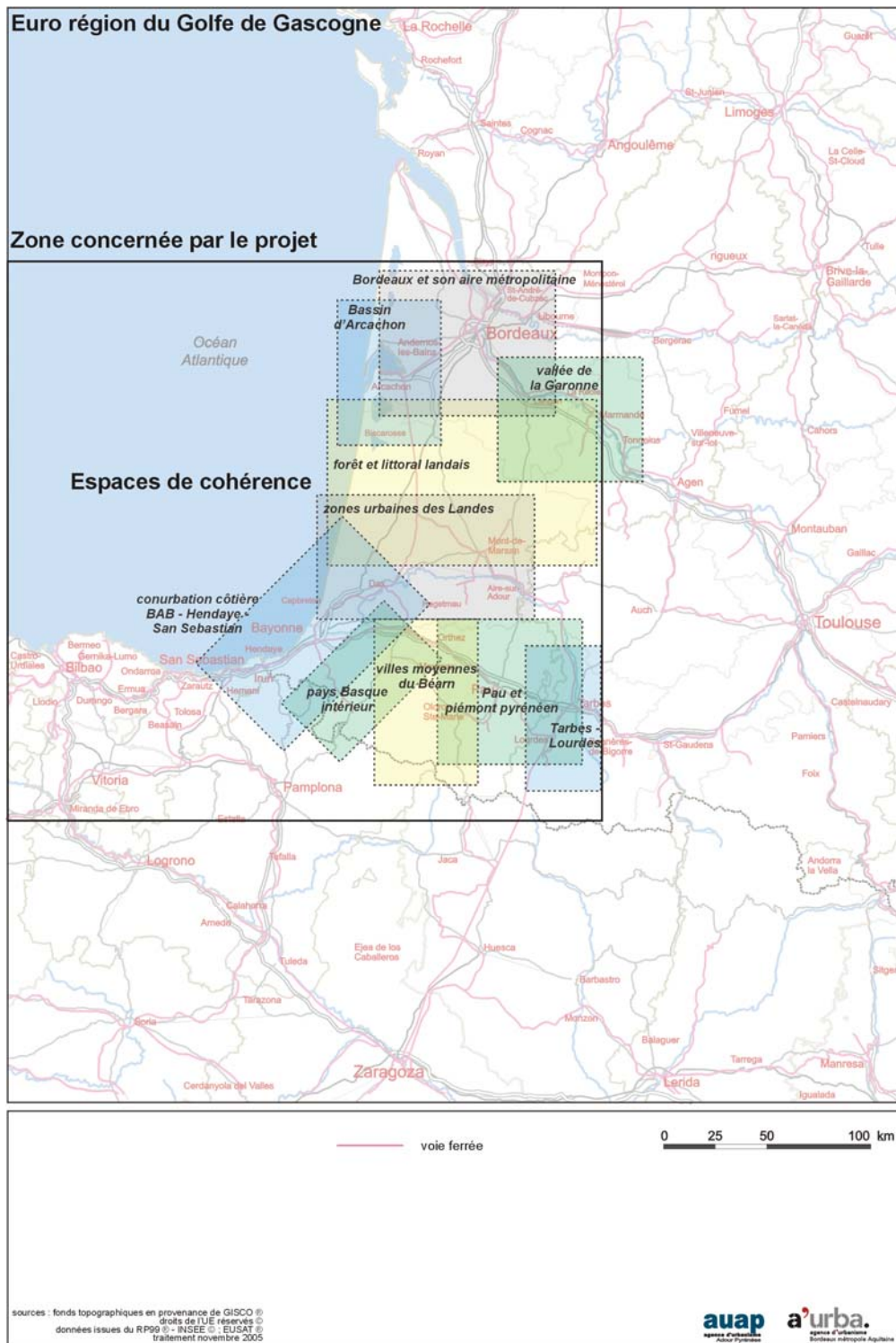
Dans cette approche, décrire les situations et les tendances préexistantes sur une aire aussi multiple et complexe que la zone d'étude demande donc à veiller en permanence à un "devoir de mise en relativité" de l'analyse territoriale, selon le point de vue de celui qui l'aborde. Ceci impose notamment de bien mesurer le paradoxe de ce territoire selon qu'on l'aborde en faisant fi ou non des frontières historiques -mais aussi physiques- entre la France et l'Espagne, entre le Pays Basque et ses régions contiguës, tout en acceptant le poids de l'histoire et d'une organisation territoriale fondée sur les effets frontaliers. C'est pourquoi la définition des liaisons ferroviaires à grande vitesse et de leurs effets prévisibles, demandent sans doute plus qu'ailleurs, à être abordée en fonction des différents niveaux d'appréhension du territoire rendus possibles par l'effacement des distances et le rapprochement des métropoles.

En se rapportant à une organisation territoriale qui s'est construite historiquement à partir des coupures physiques (la barrière des Pyrénées mais aussi la barrière de la Grande Lande), la logique des flux et notamment des corridors de passage de part et d'autre des Pyrénées prend une importance déterminante. La capacité de la grande vitesse à mettre en évidence des liens nouveaux, des nouvelles solidarités, mais aussi à structurer l'espace conduira notre analyse, d'autant plus que l'on se trouve face à l'une des zones les moins maillées en grandes infrastructures de l'Europe de l'Ouest.

Ces différentes approches seront traitées selon 3 angles de lecture du territoire :

- Le premier angle est celui de l'Euro région du Golfe de Gascogne. Comprenant le Pays Basque, la Navarre, l'Aquitaine et la région Midi Pyrénées, cette zone, à la fois en relation avec la Méditerranée et l'Atlantique, se déploie de part et d'autre des Pyrénées, au Nord et au Sud ;
- Le deuxième angle, appelé espace de projet, concerne la zone d'influence directement concernée par la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires. Elle intègre le centre et le Sud de l'Aquitaine ainsi que la côte basque espagnole ;
- Le troisième angle est celui des espaces de cohérence identifiés à l'intérieur de la zone de projet au regard de leur cohérence et de leur continuité territoriale.

Identification des périmètres d'étude



Méthodologie

Selon la méthode arrêtée avec RFF, ont été définies simultanément plusieurs échelles de lecture de territoire selon différentes thématiques.

- 3 niveaux de lecture territoriales : **celle de l'Euro-région du Golfe de Gascogne (niveau 1), celle de la zone concernée par le projet (niveau 2), et celle des 10 espaces de cohérence (niveau 3)**, font chacun l'objet d'une approche ciblée selon les situations qui leur sont propres ;
- **Des thématiques préférentielles** ont été retenues pour guider l'appréhension des phénomènes géographiques spécifiques aux différentes échelles territoriales ;
- Guidée par la finalité générale de l'étude, celle de l'identification des impacts et des effets structurants de la grande vitesse, ces thématiques recouvriront de manière prioritaire la grille d'analyse suivante :
 - **les liens, les coupures, les solidarités territoriales** ;
 - **la sensibilité des espaces** : patrimoine, réserves naturelles, paysage ;
 - **les moteurs de la desserte** : habitat, emploi, noyaux économiques ;
 - **l'accessibilité des territoires selon tous les modes** et les potentialités d'articulation entre les modes de transport.

Le présent rapport décrit de manière distincte les enjeux selon les 3 niveaux de lectures territoriales en distinguant pour chaque entité :

- l'état des lieux ;
- l'état des projets en cours ;
- les principaux enjeux ;
- la situation de référence 2020 (synthèse).

Partie 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

Partie 1. Les dynamiques territoriales à l'échelle de l'Euro – région du Golfe de Gascogne

1. Etat des lieux

L'espace considéré s'inscrit au Nord du « Sud-Ouest européen ». Son territoire s'organise, à partir de la « porte » de Bordeaux en venant du Nord, dans un **triangle Bordeaux - Toulouse - Bilbao**, dont le pivot est l'**Eurocité « transfrontalière »** de Bayonne - San Sebastian. Le Nord de l'Espagne comprend le Pays Basque, la Navarre et l'Aragon. Pour schématiser, le triangle Sud-Ouest Bordeaux-Toulouse-Bayonne est prolongé vers le Sud par le « Y basque » San Sebastian-Bilbao-Vitoria.

Marqué par la **barrière physique des Pyrénées** cet espace est caractérisé par de **forts contrastes**, opposant le creux démographique landais à la fourmilière basque, très peuplée et active en dépit de contraintes physiques marquées. De manière générale, **l'occupation et l'organisation de l'espace sont plus extensives dans la partie française**, et le **semis urbain plus lâche**.

L'aire couverte en trois heures de train (600 km) est compétitive avec celle couverte en une heure d'avion. Avec la LGV, le marché compétitif du train à destination des capitales de Paris et Madrid s'étend sur la totalité du territoire étudié, des deux côtés de la frontière.

Au Nord des Pyrénées, le triangle Sud-Ouest est commandé par les deux métropoles de Bordeaux et Toulouse, infra-millionnaires, donc de taille modeste à l'échelle européenne. Au 3^{ème} sommet du triangle, **l'agglomération du BAB (Bayonne - Anglet - Biarritz) doit s'adosser à la partie basque espagnole, qui en représente les 2/3, pour figurer au rang de métropole européenne avec 0,6 Mh au total, non moins modeste.** Néanmoins, les côtés du triangle sont des axes d'assez haute intensité économique, aussi bien l'axe de la Garonne, que l'axe littoral, ou encore l'axe du piémont pyrénéen. Ce dernier, de Bayonne à Toulouse, enchaîne deux agglomérations, Pau et Tarbes, dont la grande proximité a permis de caresser un moment le concept territorial, resté jusqu'ici inefficace, de « réseau de villes » interrégional.

L'ensemble de cet espace bénéficie d'une excellente image, justifiée, en termes de qualité de vie, d'authenticité, de richesse patrimoniale, et de capacité d'accueil en raison (du moins du côté français), de sa réputation de disposer d'espaces libres. Ce n'est pas un hasard si la plupart des installations les plus encombrantes du **complexe spatial aéronautique et militaro-industriel français** ont trouvé place dans l'espace des landes.

Cependant, **ces atouts ne doivent pas dissimuler les profondes restructurations économiques, loin d'être achevées, qui ont dû être entreprises après la crise de 1973, dans une région profondément désindustrialisée** (et, au vrai, de faible tradition industrielle, du côté français du moins). Cet effort de restructuration a porté ses fruits. **L'axe Toulouse-Bordeaux, prolongé par l'axe pyrénéen, est de loin le premier pôle européen aéronautique et spatial.**

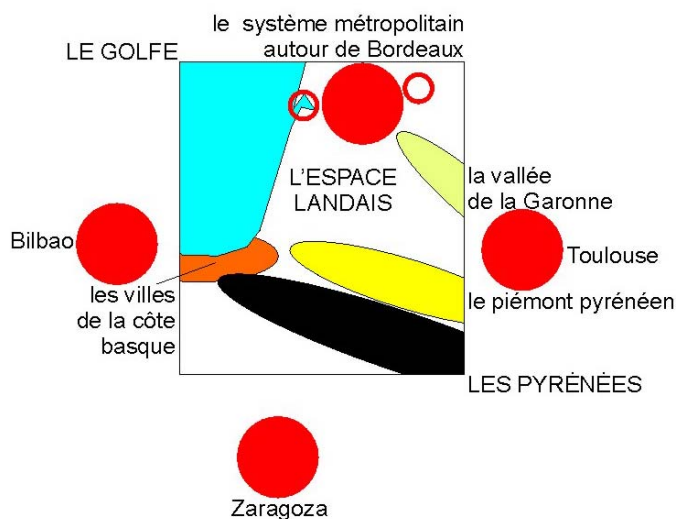
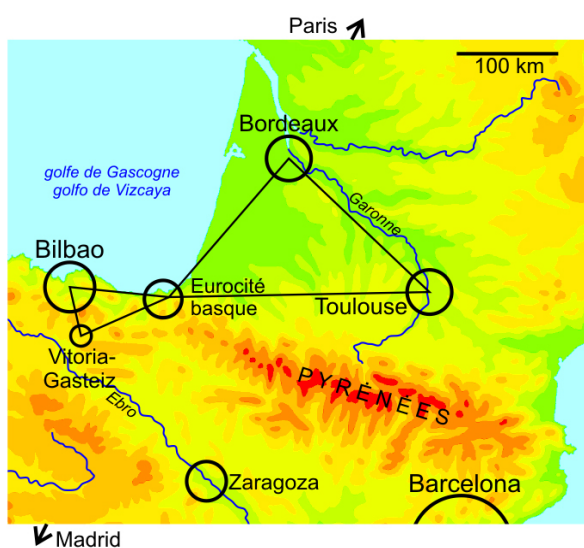
Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

Côté espagnol, à l'Ouest des Pyrénées, le Pays Basque est largement tiré par l'essor économique et culturel de Bilbao, qui peut prétendre à l'instar de Toulouse ou Bordeaux, au rang de métropole émergente à l'échelle européenne.

Le pays basque espagnol a joué d'une stratégie de « mix économique », avec succès, pour affirmer une vocation tertiaire, au prix d'investissements publics ou de partenariats privé-publics impressionnant. Enfin, de part et d'autre des Pyrénées, le tourisme est sorti du rôle de ressource d'appoint pour devenir un moteur de l'activité. Il anticipe d'ailleurs sur « l'héliotropisme des anciens », et l'économie résidentielle des retraités draine sur la région un flux considérable de revenus, au prix d'une hausse vertigineuse du foncier.

Au Sud des Pyrénées, on note également le rôle de Saragosse, nœud de passage intermédiaire entre Barcelone et le Pays Basque, qui est aujourd'hui le principal point de rayonnement économique, culturel et administratif.

En résumé, malgré l'essor économique et démographique des villes qui l'encadrent (Bordeaux, Bilbao, Toulouse, Saragosse) et malgré une relative bonne image, **la situation du Sud-Ouest dans un « angle » du territoire français**, lui a pourtant coûté cher en termes de retards d'investissements publics et surtout d'infrastructures. L'enclavement du Médoc a porté un coup de grâce à l'avant-port du Verdon, donc relayé le port de Bordeaux au rang de « port régional ». La transversale Bordeaux-Lyon (A89) n'est pas encore achevée et l'autoroute Bordeaux-Pau (A65), essentielles pour la cohésion régionale qui coupe le triangle, amorce également sa concrétisation. Et à l'inverse, l'inferral transit de poids lourds trans-européens pollue le côté Ouest du triangle aquitain, entre les deux métropoles de Bordeaux et de Bayonne-San Sebastian, à peu près sans aucun profit économique pour les régions traversées. Ce transit à croissance exponentielle apporte de très lourdes nuisances et handicape les liaisons existantes, obérant ainsi la planification régionale.



L'armature territoriale



Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

1.1. Structure géographique

Le territoire est fortement marqué par un ensemble physique majeur : la chaîne des Pyrénées. Après avoir joué un rôle de frontière, elle est perçue aujourd'hui comme un obstacle aux échanges. Son versant côtier constitue un passage obligé pour les flux de transport et d'échanges par la voie terrestre entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Le territoire étudié constitue, à partir des Pyrénées, le seuil de la péninsule ibérique.

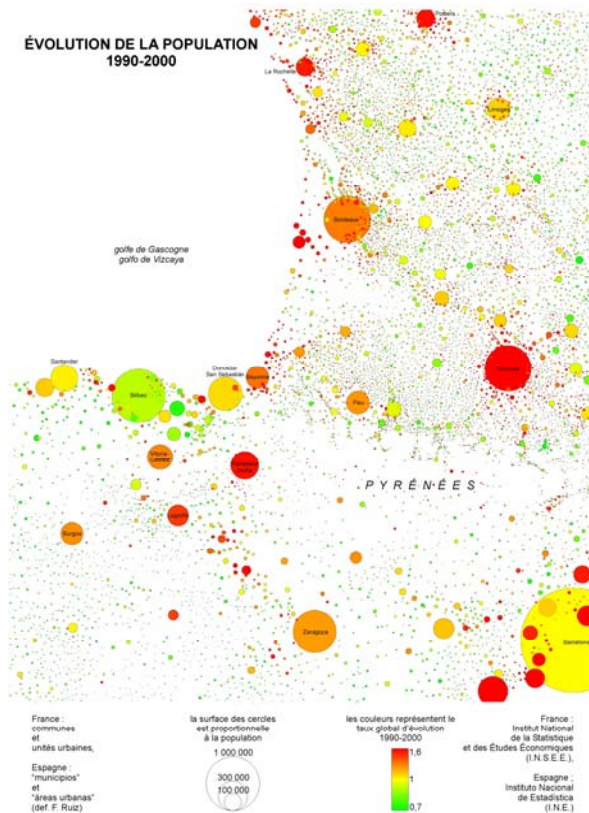
Un autre élément physique majeur marque le territoire, celui de la forêt landaise, à cheval sur les départements de la Gironde et des Landes. **Un des plus grands massifs forestiers européens, la forêt des Landes constitue, au même titre que le relief des Pyrénées, une entité physique** qui a marqué la structure du territoire : espace soumis aux aléas naturels (marécages, incendie) et à l'exploitation forestière. Ce massif boisé comprend sur 315 300 ha, le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, qui constitue un ensemble protégé remarquable, même s'il est aujourd'hui traversé par plusieurs infrastructures : la voie ferrée actuelle, l'A63, la future A65. Il convient de noter que, historiquement, au XIXème siècle, la forêt landaise a été longtemps contournée au regard des dangers qu'elle représentait (marécages, paludisme, brigandage, ...). Cette logique de contournement que l'on retrouve dans les chemins de St Jacques de Compostelle, a sans conteste orienté le développement du territoire.

A l'exception de la forêt landaise, le territoire du côté français est à prédominance agricole en particulier dans les vallées (Garonne, Dordogne, Adour) et dans le Pays Basque. Du côté espagnol, c'est l'Aragon qui représente la région la plus agricole.

Il convient d'insister sur **l'ensemble macro géographique que constitue cette euro-région** à la fois très vaste, encore peu urbanisée en dehors des grandes agglomérations urbaines et certains "couloirs" très marqués par le milieu naturel avec la barrière pyrénéenne et la forêt. Ce qui explique la concentration des infrastructures sur les espaces littoraux ou dans les vallées (littoral landais, pays basque atlantique).

Cette " Euro-région " s'articule autour du réseau de villes moyennes et des grandes métropoles telles que Bordeaux, Toulouse, Saragosse et Bilbao.

Les modes d'urbanisation du territoire



Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

1.2. Les modes d'urbanisation des territoires

Le territoire se caractérise par une diversification dans la répartition des formes d'urbanisation. En effet, les bassins de vie n'ont pas la même configuration de part et d'autre des Pyrénées.

Au Nord des Pyrénées, les bassins d'habitat s'étendent autour des noyaux urbains, des zones côtières (Royan, Arcachon, littoral landais et basque, ...) et se déploient également le long des vallées (Garonne, Adour, Gaves, ...).

En dehors de ces noyaux urbains, le territoire est caractérisé par une urbanisation diffuse et éparpillée dans les territoires ruraux à l'exception de certains secteurs agricoles ou naturels (Médoc, Landes, ...).

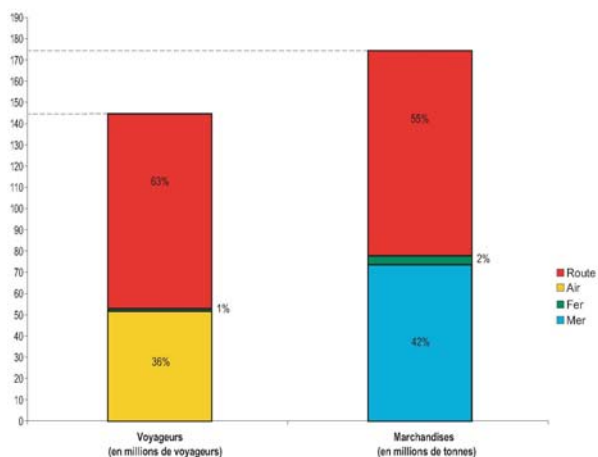
Au Sud des Pyrénées, à contrario, on note une urbanisation beaucoup plus concentrée (comme Bilbao, San Sebastian, et tout un réseau de villes petites et moyennes qui représentent pas moins d'environ 3 millions d'habitants), regroupée autour des noyaux urbains ou le long des fleuves qui met en évidence la présence de grands espaces vides d'urbanisation.

D'une manière générale, quatre grandes métropoles urbaines de rayonnement européen, Bordeaux, Toulouse, Saragosse et Bilbao structurent ce territoire.

Cette dichotomie dans la diversification des formes urbaines de part et d'autre des Pyrénées soulève la question des différentes variantes de desserte ferroviaire en termes d'enjeux. Les enjeux ne sont effectivement pas les mêmes entre une organisation urbaine, un secteur fortement marqué par la ruralité ou encore des milieux naturels quasiment « vierges » d'urbanisation.

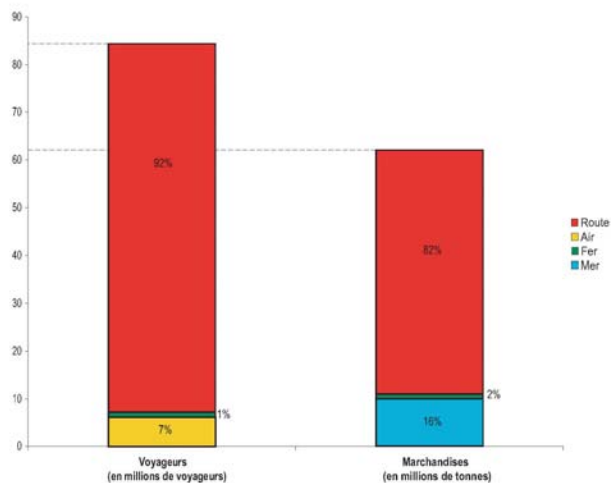
On notera, à cet égard, le rôle de pivot que joue l'eurocité basque qui bascule entre deux systèmes : le triangle français qui s'organise autour des deux métropoles Bordeaux et Toulouse distantes de 300 km et le triangle espagnol qui rejoint Bilbao et Vitoria avec des distances plus rapprochées (100 km).

Volume des échanges entre la Péninsule ibérique et le reste de l'UE15 (France incluse) et part modale, en 2003



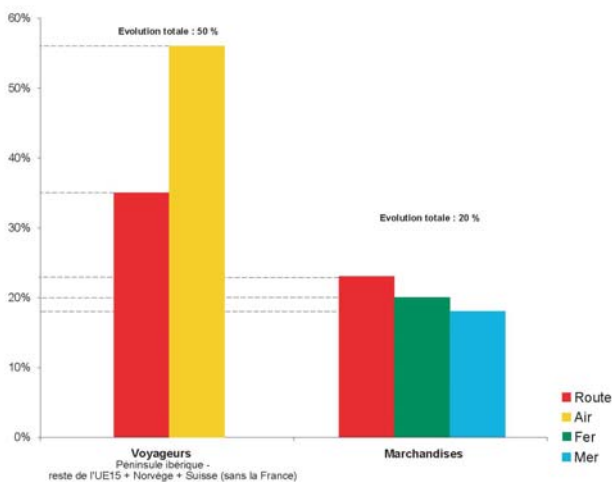
Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, 2004

Volume des échanges entre la Péninsule ibérique et la France et part modale, en 2003



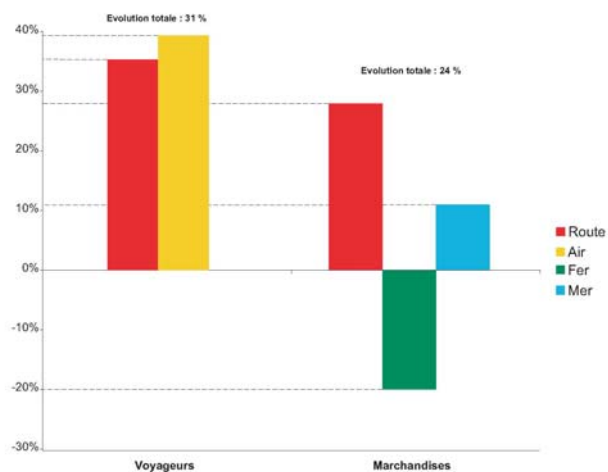
Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, 2004

Evolution des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE15 (France exclue) entre 1998 et 2003



Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, 2004

Evolution des échanges entre la péninsule ibérique et la France entre 1998 et 2003



Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, 2004

Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

1.3. Les logiques de flux et de réseaux

Une évolution généralisée des flux au profit du mode routier...

Face à l'accroissement généralisé des flux concernant à la fois les déplacements de personnes et des marchandises, les différents modes de transport n'ont pas enregistré d'innovation majeure mais plutôt une évolution significative visant à rentabiliser le plus possible l'utilisateur des couloirs existants. En revanche, le choix du mode de transport peut évoluer significativement, au niveau du comportement, dans un contexte actuel de limitation de la vitesse de la voiture et, à contrario, de montée en puissance de la vitesse du train.

Dans le processus de baisse des coûts relatifs du transport et d'expansion des mouvements de marchandises, la route n'a cessé d'accroître sa part de marché (plus de 95% en Espagne, près de 90% au Royaume-Uni, de 80% en France et en Belgique, de 70% en Allemagne).

Selon l'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, dans le transit entre la péninsule ibérique et le reste de l'Union Européenne (y compris la France), **le mode routier représente une majorité des pratiques** des déplacements en 2003 (une part de 63% concernant les voyageurs et 55% concernant les marchandises).

Les échanges routiers entre la péninsule ibérique et la France sont les plus caractéristiques avec une part de 84% en 2003 pour les voyageurs et une part de 82% pour les marchandises.

L'évolution des flux entre 1998 et 2003 confirme, voire aggrave, les tendances au « tout routier ».

Entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE des 15 (sans la France) :

- **le transport de voyageurs** (y compris la Suisse et la Norvège) a progressé de 50% (de 35% sur le mode routier et de 56% sur le mode aérien, le mode ferroviaire étant quasi nul),
- **le flux total de marchandises (sans la Suisse et la Norvège) a augmenté de 20% entre 1998 et 2003** : de 23% sur le mode routier, de 18% sur le mode maritime et seulement de 2% sur le mode ferroviaire.

Entre la péninsule ibérique et la France :

- **le transport de voyageurs a progressé globalement de 31%** entre 1998 et 2003 : de 35% sur le mode routier (VL) et de 39% sur le mode aérien, le mode ferroviaire a chuté de moitié par rapport à 1998,
- **le flux total de marchandises a augmenté de 24%** entre 1998 et 2003 : de 28% sur le mode routier, 11% sur le mode maritime, le mode ferroviaire enregistre une baisse de 20% par rapport à 1998.

Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

Réseaux



Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

Le Sud Ouest de la France et du Nord de l'Espagne : une chaîne pyrénéenne qui réduit les possibilités de passage des flux « terrestres »...

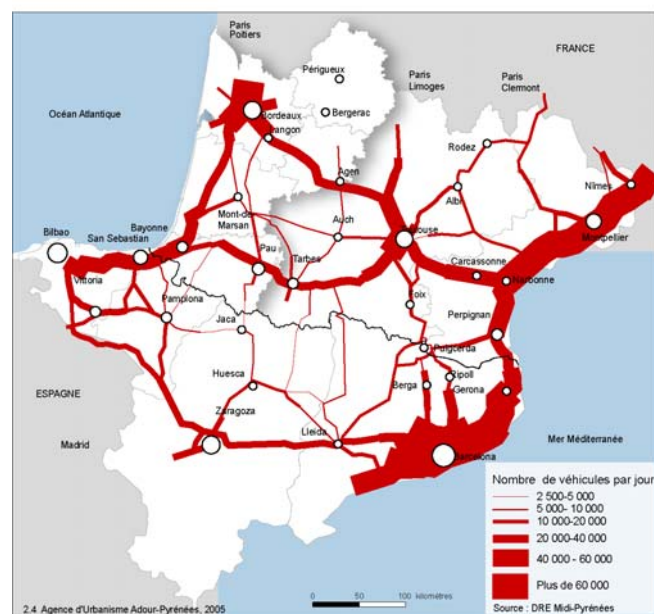
Concernant les flux de marchandises, le territoire Aquitain enregistré en 2003 un total de 161 112 milliers de tonnes répartis comme suit :

- 99 003 milliers de tonnes en flux intra Aquitain (dont 98% pour le routier, et moins de 2% pour le ferroviaire),
- 43 392 milliers de tonnes en échanges nationaux (dont 84,8% pour le routier, 9,2% pour le ferroviaire et 6% pour le maritime),
- 18 717 milliers de tonnes en transit international (dont 43% pour le routier, 1,3% pour le ferroviaire et près de 55% pour le maritime).

Parmi les flux « terrestres », la part du mode routier est prépondérante, tant pour les flux « internes » à la région (98%) que pour les flux d'échanges (90%) et les flux de transit (97%).

On notera à cet égard que le transit transpyrénéen est aujourd'hui supérieur à la demande de déplacements sur l'axe Lyon – Turin, autre corridor européen soumis à un important besoin d'échanges. C'est dire si les solutions aujourd'hui à l'étude pour résoudre à la fois le franchissement des Pyrénées tout en reportant le trafic routier sur d'autres modes prennent toute leur importance.

TRAFIC ROUTIER MOYEN JOURNALIER ANNUEL EN 2002
DANS LE SUD-OUEST DE LA FRANCE ET LE NORD DE L'ESPAGNE



source : fonds topographiques en provenance de GISCO ©
droits de l'UE réservés ©
agence d'urbanisme de Bayonne et de Bordeaux
septembre 2004

urba
agence d'urbanisme
de Bayonne et de Bordeaux

Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

2. Etat des projets

L'Euro région ne dispose pas de structure de gouvernance allant jusqu'à porter un projet d'ensemble qui puisse aujourd'hui être déterminé.

On peut cependant citer un certain nombre de démarches structurantes issues de réflexions et de programmes nationaux ou transnationaux, les principaux étant les suivants :

2.1. L'Arc Atlantique

Les Régions de l'Arc Atlantique, qui s'étend de l'Irlande au Portugal, souffrent de leur situation géographique à la périphérie Ouest d'une Europe dont le centre de gravité se déplace vers l'Est. L'accessibilité au « centre » de l'Europe et aux grandes places décisionnelles est donc un des enjeux majeurs du développement de ces Régions. La Commission Arc Atlantique a donc mis en place un groupe de travail sur les transports dont les objectifs sont de faire des propositions en matière d'infrastructures et de transports qui tiennent compte des stratégies de développement territorial, notamment dans la perspective d'un polycentrisme européen ; et de mieux peser sur les prises de décisions au niveau des Etats et de la Commission Européenne.

Les priorités du groupe transport sont :

- La participation à la révision des RTE-T (l'Union Européenne se doit de promouvoir le développement des **Réseaux Trans Européens** de Transport, qui sont des éléments essentiels pour la création du **marché intérieur** et pour le renforcement de la **cohésion économique et sociale**). A cet effet, l'action de la Communauté doit viser à favoriser l'**interconnexion** et l'**interopérabilité** des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux ;
- La promotion d'alternative au transport routier, notamment par le transport maritime et le cabotage ;
- La recherche de solutions respectueuses de l'environnement en matière de transport.

2.2. Les programmes européens

Le Conseil Régional d'Aquitaine et le Gouvernement autonome basque ont fait des transports et des infrastructures le thème central de leur coopération. L'Atlantic Logistic Forum, qu'ils co-organisaient avec le GEIE Aquitaine-Euskadi (22 et 23 novembre 2005) a été l'occasion de dresser l'état des projets prioritaires dans trois domaines essentiels :

- la **filière logistique** Aquitaine Euskadi, pour laquelle l'importance du transfert modal est réaffirmée ;

Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

- le **transport ferroviaire multimodal**, avec le projet **d'autoroute ferroviaire atlantique**, pour lequel une expérimentation est envisagée entre la région parisienne et Irun à l'horizon 2008, avant la mise en place d'une liaison permanente Vitoria Paris en 2012, avec un objectif de 2000 véhicules/jour.
- le **transport maritime** avec la poursuite de la hiérarchisation des trafics et le développement du « **hub** » **portuaire de Bilbao** ; le **développement du port de Pasajes** (construction d'un nouveau terre-plein en eaux profondes) s'inscrit dans cette perspective.

La nouvelle donne des politiques régionales européennes pour la période 2007-2013 est de nature à renforcer cette place privilégiée des transports et des infrastructures dans les préoccupations locales. Le littoral basque, au Nord comme au Sud de la Bidassoa ne sera probablement plus éligible à l'objectif 2. La seule façon de continuer à bénéficier des fonds structurels européens sera de s'inscrire dans le nouvel objectif 3 qui poursuivra, en les amplifiant, les programmes INTERREG. C'est dire que les projets à caractère transnational bénéficieront d'un incontestable avantage comparatif dans la détermination des priorités régionales. Le domaine des transports est évidemment un des premiers concernés.

Au-delà des opérations de proximité à caractère strictement transfrontalier, il convient de souligner les **projets de la Conférence des régions périphériques maritimes**, et notamment de la Commission de l'Arc Atlantique, visant à développer l'intermodalité dans la façade atlantique et le projet de réseau logistique de ports sur l'Arc Atlantique. Par ailleurs, dans le cadre de la Conférence des villes de l'Arc Atlantique, un projet d'autoroute maritime Nantes-Bilbao a été conçu et bénéficie d'un soutien fort. Dans la phase de lancement, il s'agirait d'un service quotidien portant sur 180 remorques, susceptible de tripler rapidement. La mise en service est envisagée pour 2008.

2.3. Les mesures et décisions du CIIACT concernant le versant français : mesures et décisions

Le CIIACT, **Conseil Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité du Territoire**, s'est substitué au CIADT (Conseil Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) le 13 octobre 2005. Réuni le 14 octobre dernier, le CIIACT a examiné quatre séries de décisions concernant : les pôles de compétitivité, l'anticipation des mutations économiques, le partenariat public-privé, le financement des infrastructures de transport et les transports collectifs.

Pour renforcer la compétitivité des territoires, le CIIACT a décidé d'accélérer les investissements publics dans les infrastructures qui peuvent dès aujourd'hui être relancés. Ces moyens permettront de conforter les engagements du CIADT de 2003 sur les grands projets d'infrastructures dont fait notamment partie **les autoroutes Langon - Pau et Bordeaux - Bayonne**.

Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

2.3.1. Le renforcement des pôles de compétitivité

L'Etat français s'engage financièrement (exonérations fiscales et sociales) et pour la mise en œuvre opérationnelle de trois projets de Recherche et Développement en Aquitaine et Midi Pyrénées. Il s'agit :

- Des pôles de compétitivité spécialisés dans « **l'Aéronautique, Espace et Systèmes Embarqués** » présents en Aquitaine (agglomération de Bordeaux, Route des Lasers, Arcachon Sud, agglomération de Pau, BAB) et en Midi Pyrénées (grand bassin autour de Toulouse, Rodez, ...)
- Des pôles de compétitivité spécialisés dans le traitement du cancer, le « **Pôle Cancer-Bio-Santé** », localisés dans la région de Toulouse ;
- Des pôles de compétitivité spécialisés dans les nouvelles technologies, avec la « **Route des Lasers** » localisés entre l'agglomération de Bordeaux et le bassin d'Arcachon.

2.3.2. L'accélération des programmes d'infrastructures de transport

Le partenariat public-privé, mode novateur de gestion et de financement de l'investissement, permet d'accélérer les investissements publics, de réduire leur coût dans la durée. Le CIACT décide qu'en 2006, 1 milliard d'Euros d'autorisation d'engagement seront inscrites au budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France en faveur des volets transports des Contrats de Plan Etat-Région, ce qui représente une augmentation de 25% par rapport à 2005.

Le projet de LGV SEA fait partie des projets à accélérer et à supporter financièrement, en vue d'une délégation de service public.

Le CIACT définit en conséquence des **projets prioritaires**. Dans le volet « routier », il s'agit, en Aquitaine, de l'autoroute **A63 Bordeaux - Bayonne** et de l'autoroute **A65 Langon - Pau**. Ces projets seront lancés dès 2006 et 2007 grâce aux contrats de délégation et de partenariat.

Dans le volet « fer, mer, fluvial, aéroport » il s'agit de :

- **La mise en place de la LGV SEA entre Tours et Vitoria ;**
- **La suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux ;**
- **L'amélioration du Grand itinéraire de fret entre Bordeaux et Dax ;**
- **La mise en place d'un Grand itinéraire de fret entre Dax et Vitoria (Espagne).**

Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

3. La situation de référence en 2020

Les perspectives d'avenir à court et moyen terme concernant l'Euro-région du Golfe de Gascogne s'inscrivent à la fois dans les dynamiques tendanciennes liées à la globalisation et à l'organisation de l'espace européen, mais également au regard des effets structurants des projets qui se développent de part et d'autre des Pyrénées.

Les évolutions les plus significatives d'ici 15 - 20 ans peuvent s'énoncer de la manière suivante :

- **Une croissance démographique relativement soutenue par rapport au reste de l'Europe de l'Ouest**, qui se caractérise essentiellement autour des grandes métropoles (l'espace bordelais, la métropole toulousaine, l'Eurocité basque et son arrière pays), ainsi que dans les zones littorales.
- **Un vieillissement de la population** expliqué par l'avancement en âge des "baby boomers" locaux mais également par l'arrivée d'une nouvelle population de retraités issus de l'Europe du Nord, qui investit également les espaces intérieurs de l'Euro-région côté français : Pays Basque, Béarn, Gers, Landes et Lot-et-Garonne.
- **La confortation de systèmes métropolitains à partir des grands noyaux urbains** (Bordeaux, Toulouse, Eurocité basque, Bilbao), **mais également à une moindre échelle autour de centres urbains moins importants** qui connaissent une attractivité nouvelle par leur désenclavement routier (Pau) ou ferroviaire (Pamplona, Vitoria). Ces systèmes métropolitains se caractérisent à la fois par une extension de l'espace habité sous forme de région urbaine multipolaires (le Grand Toulouse, Bordeaux et l'espace girondin), mais également autour de conurbations élargies (extension de l'Eurocité basque vers Dax, déploiement de Bilbao vers le littoral).
- Au plan de la dynamique économique, les perspectives sont contrastées entre :
 - **le rayonnement de pôles d'activités majeurs orientés vers la logistique et les services** fortement poussés par la dynamique espagnole (Bilbao, Vitoria, Villes côtières basques), ainsi que **l'aéronautique et le spatial** (Toulouse, Bordeaux) ;
 - **un système plus diffus basé sur l'économie résidentielle ou "présentielle"**, fortement générateurs de services dans les territoires ruraux peu à peu gagnés par la résidentialisation ;
 - le maintien des activités agricoles concentrées sur les filières traditionnelles : viticulture au Nord, sylviculture dans les Landes et Pyrénées, maïs et céréales dans le Piémont pyrénéen et aux franges du massif landais.

Niveau 1 : L'Euro-région

- Au plan de l'organisation des déplacements, la situation 2020 sera d'abord largement dépendante des choix qui seront pris pour diversifier les solutions, en terme d'offre multimodale mais aussi en terme d'infrastructures, pour franchir les Pyrénées.

L'essor de la péninsule ibérique alimentera de manière soutenue la demande de déplacements à la fois pour les personnes et les marchandises. La réalisation du réseau ferroviaire espagnol aux normes UIC jusqu'à San Sebastian rendra d'autant plus pressante la nécessité de se doter d'un système performant côté français, permettant de faire face à la montée du trafic voyageurs mais aussi fret ferroviaire. Sur un plan plus général, on peut atteindre en 2020 une certaine stabilisation de l'expansion des grandes métropoles, liée à la fois au renchérissement des coûts énergétiques mais également à l'augmentation des temps de transports en automobiles liés à la saturation des réseaux.

Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

4. Première expression des enjeux liés au projet



Ils peuvent se résumer de la manière suivante :

1. Positionner « l'Euro-région » transfrontalière au centre des relations entre la France et la péninsule ibérique.

La nouvelle offre proposée par la LGV SEA est d'abord celle de structurer, donner réalité et cohérence à cette Euro région en créant une véritable articulation autour du triangle Bordeaux – Toulouse – Bilbao lié au Sud à Madrid et à l'Est à Saragosse.

Il s'agit également de lever le verrou à l'Ouest des Pyrénées et de s'affranchir des effets de frontière avec par exemple :

- Pour un français, Bilbao devient une destination aussi courante que Toulouse, et pour un bilbaino prendre par habitude la route de Bordeaux ;
- Pour une entreprise, situer son siège dans la métropole basque, au « pivot » du territoire, (de quel côté de la frontière que ce soit), et établir son réseau de distributeurs dans un rayon de 200 km ;
- Pour un étudiant, choisir son université pour un semestre dans ce vaste périmètre, et rentrer à domicile tous les quinze jours ;
- Pour un madrilène, passer le week-end à Arcachon, et pour un Bordelais assister à la corrida de Castro Urdiales ;

C'est construire un espace de vie commun à mi-chemin entre Paris et Madrid, où des relations de grandes fréquences puissent devenir une pratique banale.

2. Rééquilibrer l'arc atlantique par rapport à l'arc méditerranéen

En termes d'infrastructures lourdes à l'échelle européenne, l'histoire se décline en termes d'avance décisive prise à l'Est, puis de rattrapage tardif et incomplet à l'Ouest. Contracté sur le flanc rhodanien et méditerranéen du territoire, l'espace-temps se trouve dilaté et donc sous-compétitif sur le flanc atlantique.

C'est pourquoi derrière l'offre de la LGV SEA et la réorganisation des flux ferroviaires de voyageurs et de fret se profile la notion de corridor atlantique, lequel pourrait mettre en lien les métropoles émergentes (Toulouse, Bilbao, Bordeaux, Eurocité Basque), faisant ainsi pendant au corridor rhodano-méditerranéen.

3. Positionner Toulouse et Saragosse aussi bien dans l'arc méditerranéen que dans l'arc atlantique

Toulouse et Saragosse, actuellement tournés vers l'arc méditerranéen, pourront désormais se tourner également vers l'arc atlantique. Réciproquement, il s'agit également d'offrir à des métropoles comme Bordeaux un accès vers la façade méditerranéenne.

Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

Carte de synthèse des principaux enjeux urbains et environnementaux



- * principales centralités économiques émergentes
 - noyau urbain et couronne périurbaine
 - ⊖ territoire rural soumis à une forte pression d'urbanisation
 - ⊗ espace naturel majeur
 - ↔ préservation des continuités naturelles
 - Lignes principales voyageurs et fret
 - Lignes secondaires fret
 - ↔ projet de ligne à grande vitesse
- source : fonds topographiques en provenance du F.N.T. © droits de l'Etat réservés © données issues du RP99 - INSEE © traitement octobre 2009
- 0 10 20 kilomètres
- a'urba.**
agence d'urbanisme

Niveau 1 : L'Euro-région du Golfe de Gascogne

4. Désengorger les corridors du Sud Ouest Européen et plus globalement la barrière pyrénéenne

C'est donc l'occasion de repenser complètement le trafic transeuropéen de marchandises avec un rééquilibrage routier/ferroviaire. La nouvelle offre ferroviaire permettrait de donner pleinement réalité et crédibilité au rééquilibrage routier-ferroviaire. En désengorgeant, à l'Ouest des Pyrénées, les lignes classiques, la notion d'autoroute ferroviaire prend corps.

5. Rendre accessible aux Européens des espaces naturels majeurs du continent européen (littoral Aquitain, forêt Landaise, Pyrénées), tout en les préservant.

La conjugaison du massif pyrénéen, de la forêt des Landes et de près de 300 km de littoral aujourd'hui largement préservés est une particularité unique en Europe. Rendre cet espace accessible aux Européens tout en participant à sa pérennisation notamment par le report sur le rail des flux routiers est une opportunité majeure offerte par le projet.

