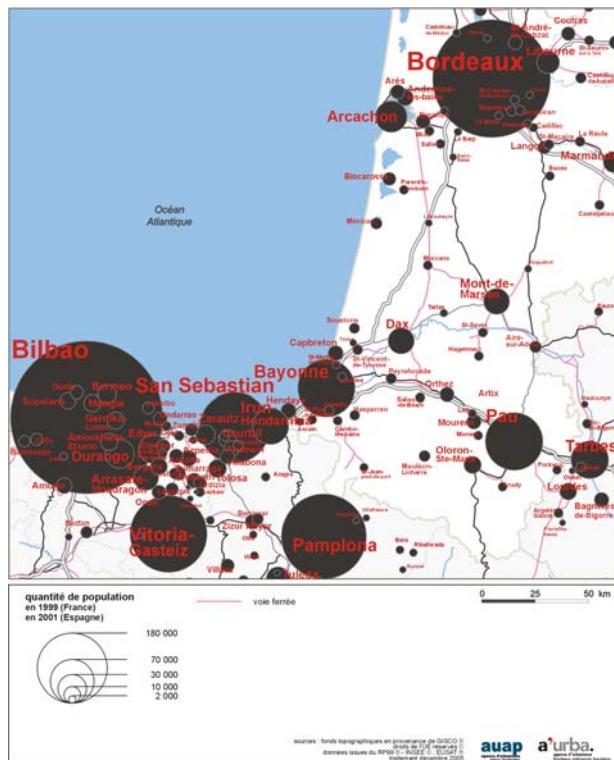


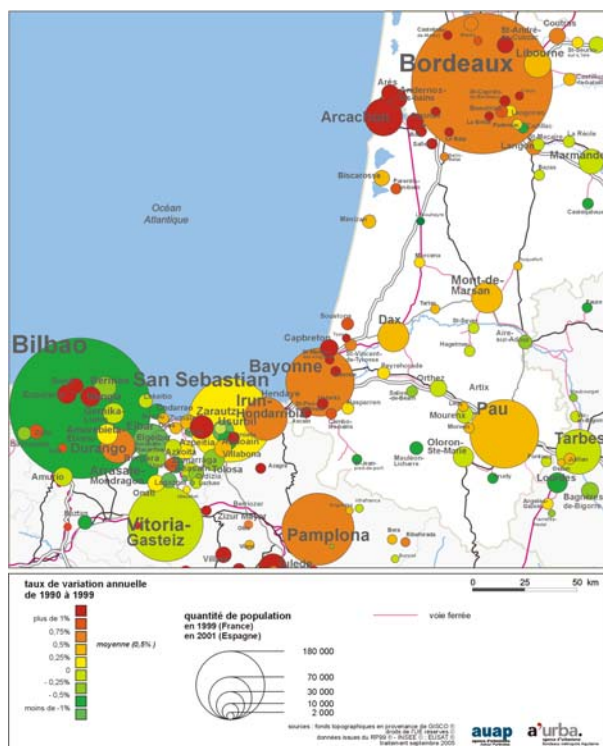
Partie 2 : les dynamiques territoriales à l'échelle de la zone concernée par le projet

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Répartition de la population



Variation annuelle de la population 1990 - 1999



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1. Etat des lieux

1.1. La situation démographique : évolution et perspectives

La région Aquitaine compte 3 millions d'habitants.

En terme de dynamique démographique, l'Aquitaine se caractérise par une forte croissance entre 1990 et 1999 due essentiellement à l'apport migratoire. Seule la Gironde a enregistré un solde naturel conséquent. Les trois départements côtiers et plus particulièrement leur frange littorale ont bénéficié de cet apport de populations nouvelles.

Les résultats du recensement partiel de 2004 (INSEE) indiquent une accentuation de ces flux. En effet, **entre 1999 et 2004, la plupart des départements aquitains connaissent une croissance démographique** : la Gironde enregistre un solde positif de 76 000 habitants, les Pyrénées Atlantiques de 26 000 habitants, les Landes de 21 000 habitants, le Lot et Garonne et la Dordogne sont en retrait avec néanmoins une progression de 10 000 habitants chacun.

A ces apports démographiques exogènes, plutôt localisés à proximité du littoral et dans les grandes agglomérations, il faut ajouter des mouvements démographiques endogènes importants notamment dans les départements de la Gironde et des Pyrénées Atlantiques. Pour ces territoires se distinguent un premier flux vers les zones littorales et un second vers les périphéries de plus en plus éloignées des centres urbains, en lien avec le coût du foncier et de l'immobilier.

Le Nord Ouest de l'Espagne (Pays Basque, Navarre) compte 3,7 millions d'habitants.

En Espagne, la population est plus fortement polarisée avec Bilbao, 760 000 habitants, Zaragoza 695 000 habitants, San Sebastian 269 000 habitants, Vitoria 217 000 habitants et Pamplona : 184 000 habitants.

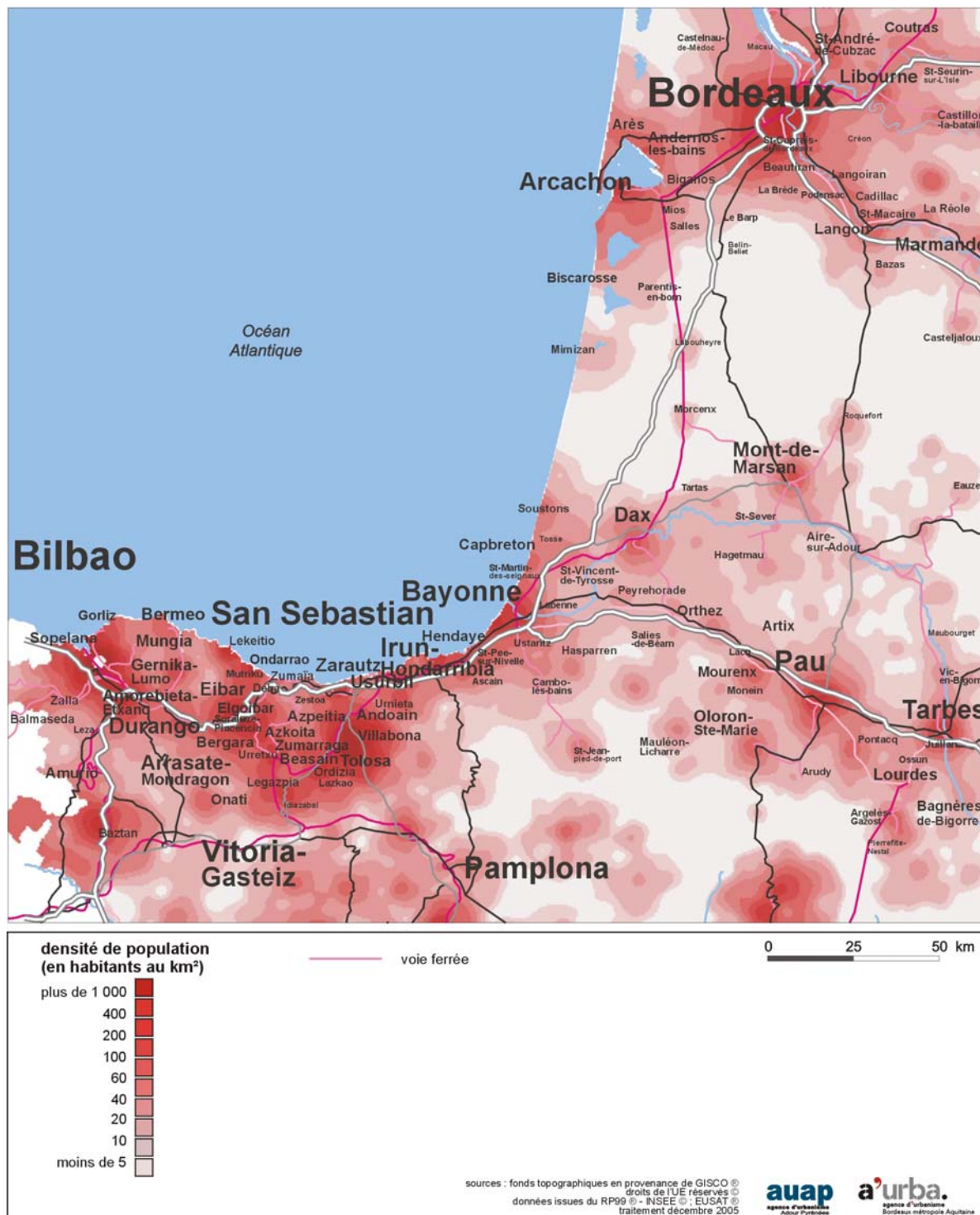
La province de Guipuzkoa connaît, entre 1991 et 2001, une évolution légèrement négative de sa population (-2 200 habitants). Cette tendance est due à un solde migratoire négatif (-6 400 habitants). Parmi les pôles urbains seul celui d'Irun-Hondarabia a enregistré une hausse sensible de sa population (+4%) tandis que le pôle principal de San Sebastian stagne (+0,4%).

De plus, on remarque récemment un regain très important de la construction, qui augure peut-être d'un renouveau démographique dans l'Euskadi.

Les phénomènes migratoires contrastés en Aquitaine et en Espagne s'expliquent notamment par la situation de ces régions dans la géographie de leur pays respectif. L'Aquitaine au sud est synonyme de soleil, de qualité de vie, d'espace, à ces titres elle bénéficie d'une forte attractivité. La province de Guipuzkoa, la plus septentrionale de l'Espagne, a un climat humide et un paysage contraint ; elle est, de plus, soumise au problème politique basque exacerbé dans les années 90, autant d'éléments qui aient pu nuire à son attractivité.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Densité lissée de la population en 1999



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.2. L'organisation générale des territoires

La densité

La carte de la densité de population lissée, qui fait abstraction de la surface et des limites de chaque commune, fait clairement apparaître **l'intensité de peuplement qui décroît de manière continue depuis le centre des agglomérations urbaines jusqu'aux zones rurales moins habitées.**

Le territoire fait apparaître **4 grandes entités** relativement homogènes :

- Une forte densité dans **l'aire métropolitaine bordelaise élargie à la vallée de la Garonne** (jusqu'à Marmande) ;
- Une densité très faible dans l'espace peu urbanisé du **massif Landais** (de moins de 5 habitants/km² à 20 habitants/km²) ;
- Une densité moyenne dans toute la **partie Sud de l'Aquitaine**, de Bayonne et Dax jusqu'à Tarbes ;
- Une très forte densité dans toute la **conurbation littorale espagnole**, de Bilbao à Irun.

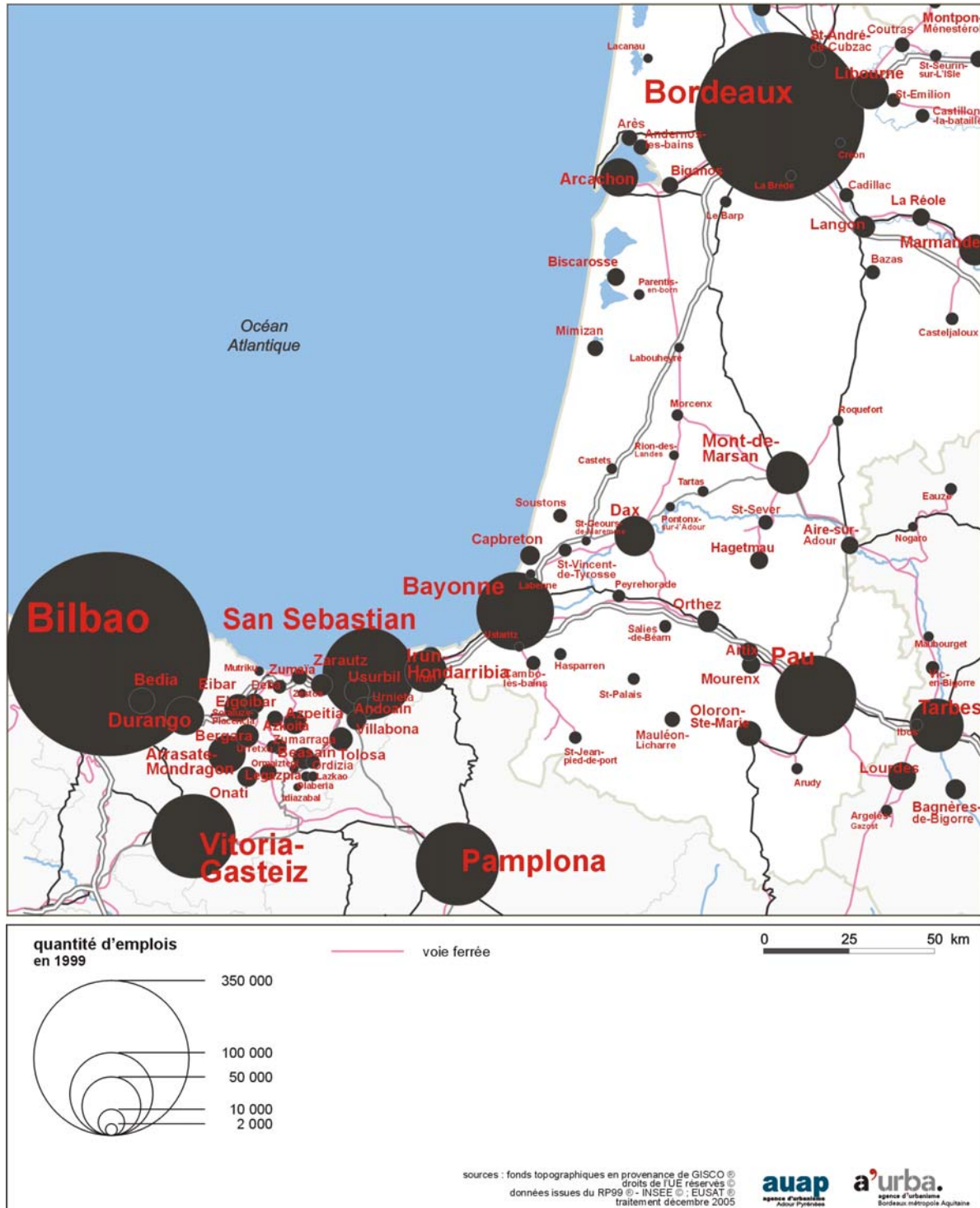
Cette densité se caractérise différemment selon ces territoires : des **couloirs de densité** à Bordeaux – Arcachon – Libourne, sur le littoral basque français et espagnol jusqu'à Bilbao ; des **chapelets de densité** dans les villes moyennes landaises, le Piémont Pyrénéen, les vallées de la Garonne et de la Dordogne.

Sur le versant littoral des Pyrénées, la densité se répartit "naturellement" le long des vallées et des couloirs de passage, fortement marqués par la topographie des terrains.

Là encore, se pose la question de la justification de la desserte des différentes variantes d'une desserte ferroviaire sur ces territoires marqués par une forte hétérogénéité de densité de population. Tout l'enjeu d'une desserte ferroviaire rapide consiste à rapprocher les petites et grandes agglomérations d'un vaste territoire, « victimes » de la dilatation des distances et des obstacles des Landes et des Pyrénées dont il faut se libérer.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Répartition des lieux d'emplois en 99



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.3. Les polarités économiques et les bassins d'emplois

La structuration économique du territoire est assez hiérarchisée. **Les polarités de Bordeaux et Bilbao bien qu'un peu plus distantes mais également Toulouse et Saragosse encadrent la conurbation basque San Sebastian – Hendaye – Bayonne et son prolongement vers le Sud Landes d'une part et les noyaux urbains du piémont pyrénéen d'autre part. Bien que contrastés, ces espaces économiques connaissent des processus de mutations qui contribuent à modifier les équilibres territoriaux.**

Alors que la vitalité économique de Toulouse est confirmée, notamment avec l'affirmation du potentiel aéronautique, le réveil de Bordeaux s'est avéré plus tardif. **Aujourd'hui, Bordeaux connaît une nouvelle vitalité et son image de pôle d'excellence dans l'aéronautique confortée par le projet de la « Route des Lasers » contribue à renforcer son attractivité. C'est l'ensemble du territoire métropolitain qui gagne en compétitivité grâce aux secteurs tertiaires, aux nouvelles technologies, à l'aéronautique et à la recherche alors que le domaine industriel reste en retrait.** Les deux métropoles restent les assises majeures du développement économique du Sud Ouest avec une tendance à venir au rééquilibrage.

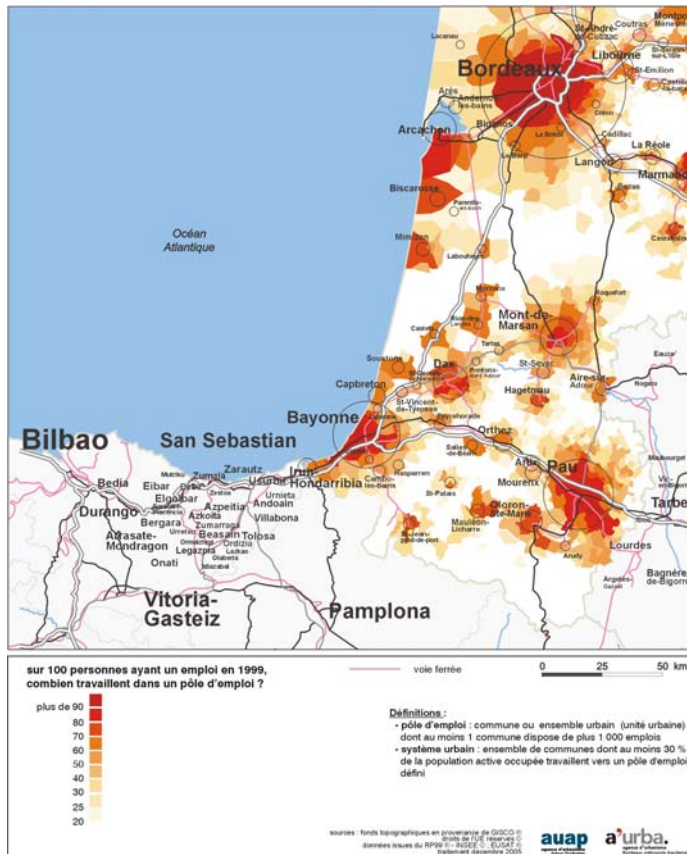
De son côté, **le piémont pyrénéen affiche un développement contrasté.** Le déclin de la métallurgie de Tarbes semble inexorable et la spécificité culturelle de Lourdes tend à s'essouffler. Dans ce contexte, Pau étend son influence administrative et universitaire, alors que le secteur productif dépend notamment des investissements futurs de Total. L'activité énergétique reste un domaine essentiel pour Pau, Orthez, Lacq et Mourenx. Enfin, l'émergence de l'industrie aéronautique est inconstatable à l'échelle du piémont (Oloron, Bordes, Tarnos, etc...) car ce secteur concentre de nombreux investissements.

L'économie Bayonnaise et d'une manière générale celle du Pays Basque littoral sont contraintes par une pression foncière qui freine l'affirmation d'un secteur alternatif au tourisme. Les fonctions de production ont du mal à trouver les terrains nécessaires à leur développement d'où un glissement de certaines activités vers le Sud des Landes. **Alors que Dax se tourne de plus en plus vers la côte, Mont de Marsan conserve un développement administratif autonome tout en souffrant d'un certain enclavement, qui devrait se réduire par la réalisation de l'A65 et peut-être de la LGV.**

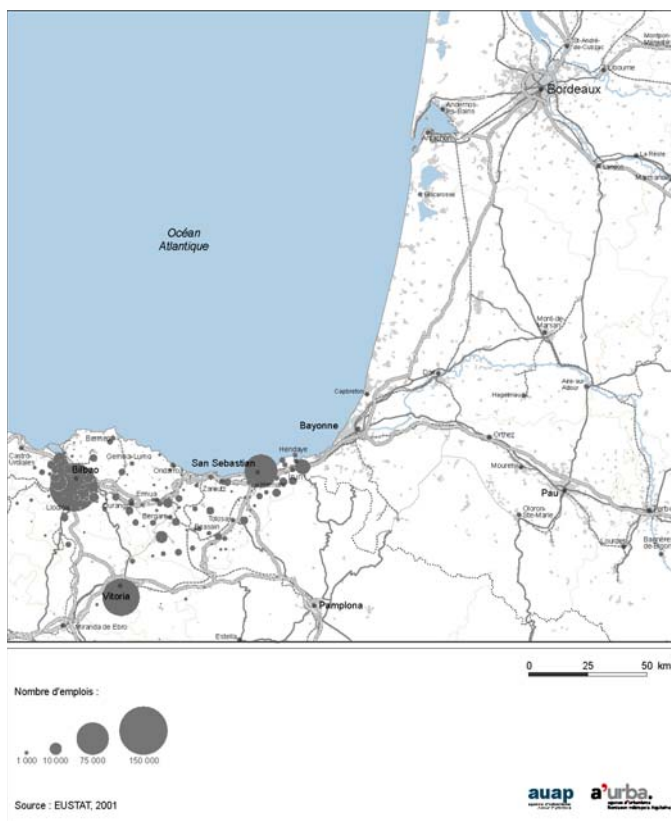
Plus au Sud, **San Sebastian développe son attrait à la fois touristique en entretenant sa tradition balnéaire et « professionnel » en s'investissant dans l'organisation de congrès et colloques.** Désormais, la ville s'implique fortement dans le développement des nouvelles technologies, les interfaces entre universités, recherche et entreprises se multiplient.

Enfin Bilbao affiche une reconversion à la fois globale et spectaculaire dont le musée Guggenheim est l'emblématique vitrine. La ville poursuit le développement massif de son port et s'inscrit dans une dynamique industrielle et productive qui a pris le relais de la sidérurgie déclinante. Désormais Bilbao se positionne sur les nouvelles technologies et les fonctions universitaires s'y développent aux plus hauts niveaux.

Attractivité des pôles d'emplois en 1999 en Aquitaine



Emplois au pays basque espagnol en 2001



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.4. L'attractivité des pôles d'emplois en 1999 et 2001

La zone d'étude du côté français s'organise autour de 3 pôles d'emplois d'envergure (métropole bordelaise au Nord, Pau et Bayonne au Sud) que viennent soutenir ceux de Mont-de-Marsan et Dax dans la partie centrale. Si chacun de ces 5 pôles d'emplois structurants présentent des fonctionnements bien identifiables, le reste de la zone d'étude (vallées pyrénéennes, zone littorale et forêt landaise) s'organise en espaces socio-économiques à l'intérieur desquels des pôles de petite envergure structurent le territoire.

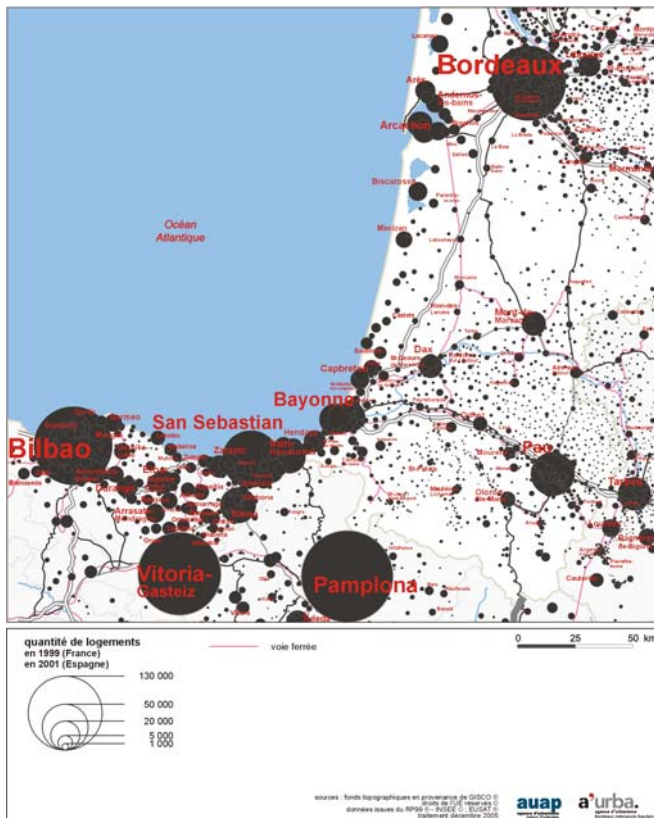
- **Bordeaux, un fonctionnement particulièrement métropolitain** : le pôle d'emplois bordelais (53 communes) présente une sur-concentration des emplois (345 000 emplois, soit 67,8% du total girondin et 31% du total aquitain). Dans ce contexte, son attractivité (169 communes) est particulièrement importante sur son environnement (communes, unités urbaines et autres pôles d'emplois). L'influence de « Bordeaux » ne tend à s'estomper qu'à l'approche d'un autre territoire économique d'envergure (Arcachon, Libourne) et qu'avec une certaine distance sur le milieu rural (rayon de 50 km à partir du cœur de l'agglomération).

- **Pau, un fonctionnement en réseau** : le pôle d'emplois de Pau (47 communes) fonctionne en réseau, avec des pôles d'emplois complémentaires et/ou relais : Tarbes et Lourdes à l'Est, Mourenx et Lacq dans l'axe vers Orthez, mais également Oloron-Ste-Marie et Arudy dans le piémont pyrénéen. Avec presque 80 000 emplois (soit 34,7% du total des Pyrénées Atlantiques et 7,2% du total aquitain), Pau dispose d'une attractivité importante sur un environnement plutôt rural : sur 162 communes, les actifs travaillent majoritairement (30%) sur son pôle d'emploi.

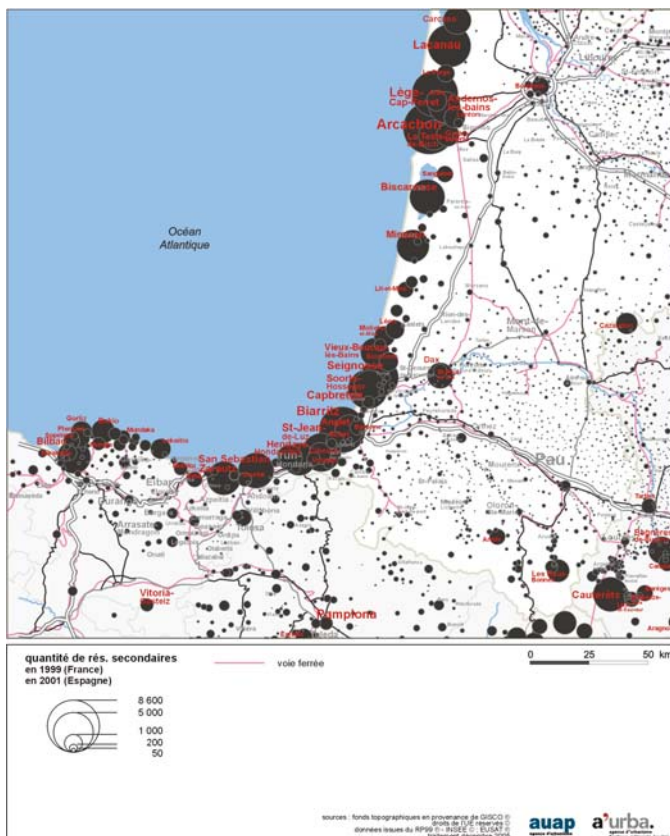
- **Conurbation côtière autour de Bayonne** : allant du Sud des Landes (Ondres) jusqu'à la frontière espagnole (Urrugne), le pôle d'emplois de Bayonne (20 communes) dispose d'une forte influence sur le Sud-Ouest de la zone d'étude. Avec près de 75 000 emplois (soit 31,8% du total des Pyrénées Atlantiques et 6,5% du total aquitain), la conurbation côtière du Pays Basque dispose d'une attractivité importante sur son espace environnant, que le développement de la péri urbanisation ne fait que renforcer. Son aire d'influence (38 communes) intègre les foyers résidentiels d'Ascain, St-Pee-sur-Nivelle, St-Martin-de-Seignanx et le pôle d'emploi d'Ustaritz. Dans l'arrière-pays, l'attractivité de Bayonne s'atténue à la rencontre de Cambo-les-bains et d'Hasparren (communes multipolaires), et plus au Nord-Est, de Peyrehorade. Sur la côte océanique, Bayonne fonctionne en réseau avec Labenne et Capbreton au Nord, et avec Hendaye puis le Pays Basque espagnol au Sud.

- **Côté espagnol, la répartition des lieux d'emplois est calée sur la dynamique industrielle, en pleine reconversion**. Les grands noyaux urbains restent les principaux pourvoyeurs d'emplois, mais le tracé des vallées industrielles reste très fort dans un arrière pays largement tiré par le tissu de PME.

Evolution des résidences principales de 1990 à 1999



Evolution des résidences secondaires de 1990 à 1999



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.5. Les dynamiques résidentielles

Les résidences secondaires

L'Aquitaine est l'une des régions françaises les plus fournies en résidences secondaires avec 155 000 logements sur les 1 337 000 recensés en 1999 soit 12% du parc total de logements. Les trois départements côtiers sont les plus concernés : la Gironde en comptait 46 160 en 1999 (soit 7% de son parc), les Landes 39 774 (soit 22% de son parc), les Pyrénées Atlantiques 34 830 (soit 11% de son parc).

Le Nord Ouest de l'Espagne pour sa part en totalise 163 710 pour un parc total de 1 705 000 soit un peu moins de 10% du parc.

La résidence secondaire est avant tout un phénomène littoral. Il s'exprime tout au long de la façade atlantique avec des pôles renforcés autour du Bassin d'Arcachon, de la côte Sud des Landes, de la côte basque franco espagnole, il est également présent sur la partie française des Pyrénées.

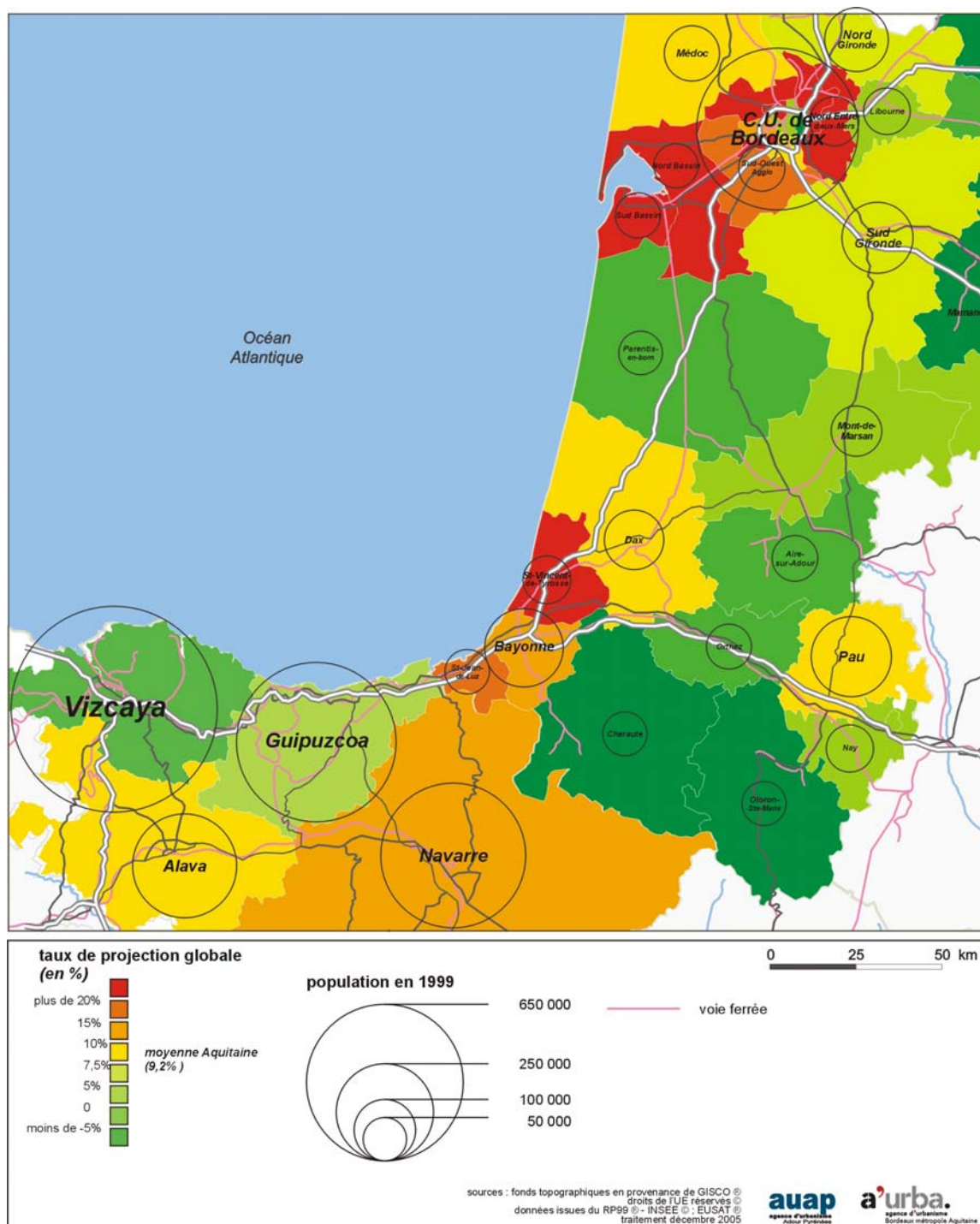
Il dépasse souvent 50% du parc de logement et pose quelques problèmes de gestion pour les collectivités locales, liés à des fréquentations de deux natures, pour certaines seulement les mois d'été (éloignement des propriétaires), pour d'autres une fréquentation de week-end et de vacances (propriétaires issus de la région).

La prédominance du littoral ne doit pas cependant occulter un phénomène en expansion, le **fort développement des résidences secondaires autour des agglomérations** et plus particulièrement **en lien avec les grands axes de circulation** qui facilite leur accessibilité, l'appréhension de la distance se mesure de plus en plus en espace-temps. L'amélioration des voies de desserte fait, que de pratique de week-end, les propriétaires passent de plus en plus à une pratique bi-résidentielle.

Enfin, il convient également de souligner l'attractivité de certains espaces ruraux très prisés pour leur qualité paysagère et patrimoniale : le Périgord, le Gers et le Pays Basque intérieur bien sûr, mais également le Lot-et-Garonne, la Chalosse et le Piémont béarnais qui deviennent des territoires de villégiature.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Projections démographiques en 2020



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.6. Les projections démographiques en 2020

Les projections démographiques de 2020 sont estimées à l'aide du modèle Omphale, conçu par l'INSEE, pour faire évoluer une population dans le temps. Le taux de projection est calculé à partir de la moyenne d'Aquitaine à savoir 9,2%.

Les plus fortes projections démographiques profitent largement à l'aire métropolitaine de Bordeaux élargie au littoral Arcachonnais, au Pays Basque et en particulier aux communes landaises de Dax, St Vincent de Tyrosse sans oublier les communes touristiques du littoral qui tendent à être englobées dans la conurbation urbaine de Bayonne - Anglet - Biarritz.

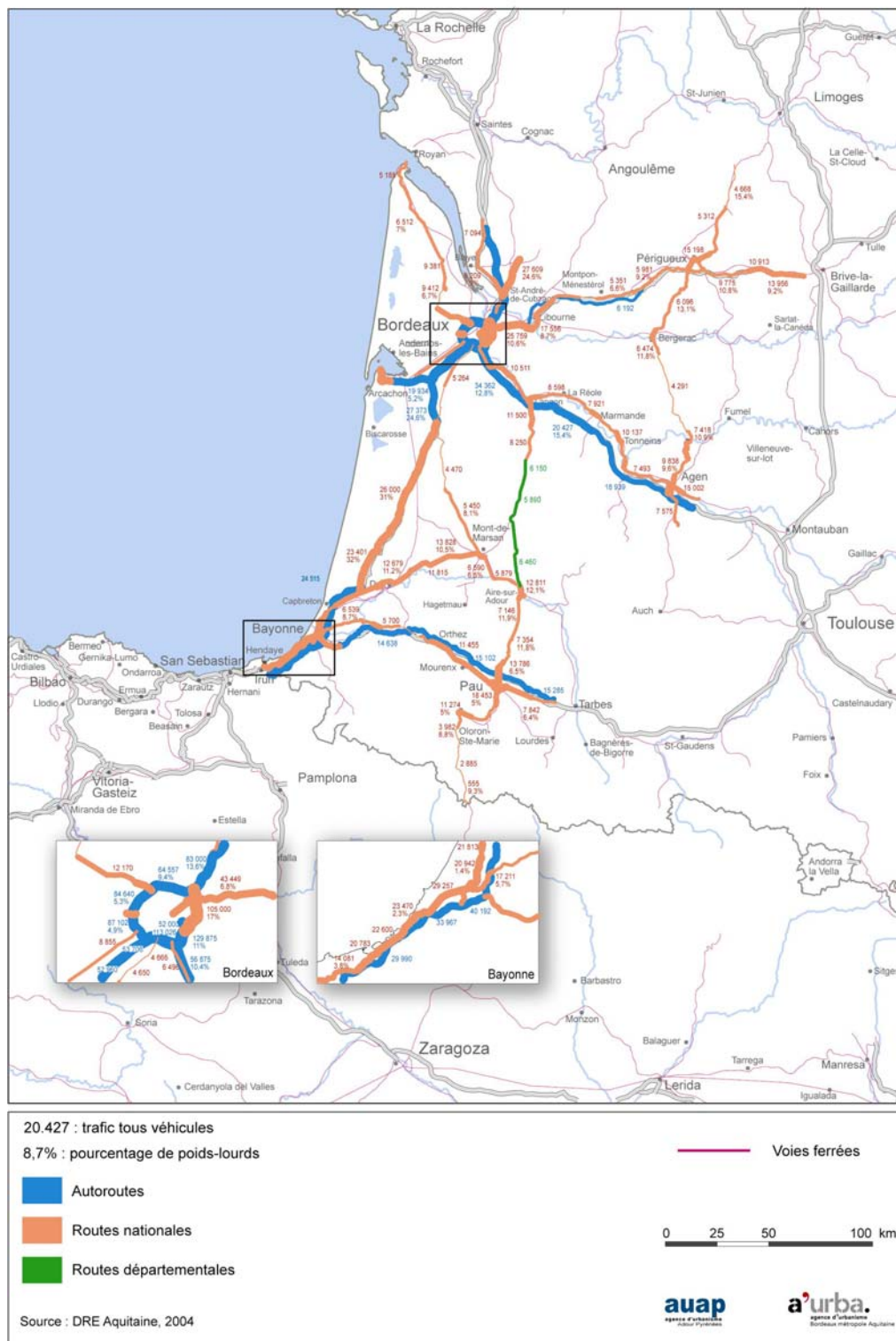
Le département de la Gironde par exemple, devrait passer de 1 290 000 habitants en 1999 à 1 450 000 habitants en 2020, soit une augmentation de 160 000 habitants, qui, comme l'illustre la carte, profiterait à 80% à toute sa partie Ouest et Sud.

Les **secteurs exposés à une forte déprise démographique** sont naturellement en premier lieu les grands espaces boisés des **Landes**, et, fait plus inquiétant, **l'Agenais et une grande partie du Béarn. La desserte de ces territoires par la LGV, bien qu'ils soient très différents les uns des autres, serait bien évidemment lourde de conséquences sur leur potentialité en termes d'attractivité, de rayonnement et donc de développement (économique, touristique, ...).**

Côté espagnol, on constate au mieux une stabilité, voire une perspective de baisse démographique dans le Pays Basque et la Navarre. L'héliotropisme fonctionne ici en sens inverse, puisque les régions les plus dynamiques de l'Espagne, au plan démographique, se concentrent au Sud de Madrid.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Trafic moyen journalier annuel en 2003



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.7. Réseaux et flux

Une offre en matière d'infrastructures relativement contrastée

Quel est l'état des réseaux sur le territoire Sud Ouest Atlantique pour faire face aux évolutions significatives des flux, tant voyageurs que marchandises ?

L'offre en matière d'infrastructures de transport est à ce jour très contrastée mais symbolise à la fois la position de « territoire de passage nord sud » et l'effet « corridor de déplacements » (notamment au sud de l'Aquitaine). Si, comme le souligne le rapport du CESR de Novembre 2003, « *l'Aquitaine est une des rares régions de France à disposer de deux ports de commerce actifs sur sa façade maritime et de six aéroports en exploitation, dont un de classe internationale* », le réseau ferroviaire et routier marque de profondes disparités territoriales.

Un axe majeur Nord Sud littoral

L'axe Nord Sud du corridor Atlantique situé le long du littoral, entre Bordeaux, la conurbation Bayonne San Sebastian concentre l'essentiel des flux (cet axe absorbe à lui seul 27% du total des trafics terrestres comptabilisés dans la région Aquitaine) mais également l'essentiel du réseau routier et ferroviaire de grande capacité et l'essentiel des programmations budgétaires (l'investissement sur le mode ferroviaire, en augmentation de 372% entre les deux CPER, est presque en totalité concentré sur l'axe Nord-Sud et ses dérivations, les projets routiers se concentrent également sur l'axe littoral tels que la mise à 2X3 voies de l'A63, la sécurisation de la RN10 au sein des Landes de Gascogne...).

Des infrastructures complémentaires à conforter dans les corridors Est - Ouest

À côté du grand corridor Nord-Sud, les infrastructures de transport, tant sur les plans routier que ferroviaire, s'organisent autour d'axes « Est - Ouest » inter régionaux tels que Bordeaux - Toulouse (via Agen), l'axe structurant majeur, Bordeaux - Périgueux - Bergerac, et Bayonne - Toulouse (via Pau et Tarbes). Ces axes font partie des lignes TER les plus fréquentées (Bordeaux - Périgueux, Bordeaux - Bergerac, Bordeaux - Agen...) et concentrent la majeure partie du réseau autoroutier actuel (A89, A62, A64).

Notons que l'achèvement prévu à moyen terme de l'A89 (Lyon - Bordeaux) peut provoquer un nouvel effet de désenclavement mais aussi d'appel pour les flux routiers trans-européens de l'Est à l'Ouest.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Hormis ces grands axes interrégionaux, les itinéraires intérieurs restent globalement à améliorer mais n'en demeurent pas moins primordiaux pour une desserte optimisée du territoire tels que **la relation Langon - Pau - Oloron (A65)** qui desservira directement Aire sur l'Adour et, de manière indirecte, Mont de Marsan. L'enjeu de cette relation est particulièrement fort dans la mesure où il n'existe pas d'alternative ferroviaire sur ce tronçon.

Les relations Limoges - Agen - Auch - Tarbes (via la RN21, axe historique de développement des Pyrénées un temps comparable à la RN10 et la RN20) et la diagonale Aquitaine Nord-Est / Sud-Ouest (Périgueux - Mont de Marsan - Bayonne - via la RN124 un temps introduite par la Direction Régionale de l'Équipement d'Aquitaine à l'occasion de la préparation des Schémas de services collectifs des transports) jouent également un rôle majeur.

Concernant les traversées pyrénéennes, si les échanges locaux ont toujours été actifs entre vallées des versants Nord et Sud, la chaîne n'en constitue pas moins une barrière pour tous les trafics d'importance. Il en résulte une situation d'effet « **entonnoir** », de « **goulot d'étranglement** » **au niveau d'Irun**, seul point de passage possible de l'ensemble des flux qui provoque une forte saturation du réseau et demande une logistique considérable.

L'objectif global des différentes collectivités côté français semble être, comme le soulignait le CESR en 2003, une sorte de « mise en râteau » de tous les itinéraires possibles de franchissement local des Pyrénées (incluant également le passage par la Pierre-Saint-Martin), dans une approche strictement interrégionale entre les deux piémonts du côté espagnol et français.

L'analyse des niveaux de Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) réalisés par la DRE met en évidence les différences d'utilisation du réseau routier au sein du territoire :

- un axe Nord-Sud littoral enregistrant des trafics parmi les plus chargés au cœur de l'agglomération de Bordeaux (entre 64 000 et 130 000 véh/jour selon les sections de la rocade) et de Bayonne (plus de 40 000 véh/jour à la connexion avec l'A64) et où se concentrent la majorité des poids lourds (maximum de 32% des véhicules au sud des Landes, la part diminuant en traversée des agglomérations en partie à cause du trafic local...),
- des axes « Est-Ouest » inter régionaux plus ou moins utilisés tels que l'A89 (dont le trafic augmente au fur et à mesure de l'arrivée vers Bordeaux...), l'A62 en direction de Toulouse (entre 19 000 et 34 362 veh/jour suivant les sections) et l'A64 en direction de Pau et Tarbes (encore peu utilisée...le trafic oscillant entre 14 000 et 15 000 veh/jour),
- des axes aux trafics encore limités mais peu souvent en adéquation avec la configuration de la voie (RN124 entre Mont de Marsan et Bayonne, RD932-RN134 entre Langon et Pau...),
- des traversées pyrénéennes souvent « anecdotiques » eût égard au trafic recensé à Bariatou.
- La barrière naturelle que constitue la chaîne pyrénéenne oblige ces différents flux « terrestres » à transiter de manière quasi exclusive par le corridor basque.

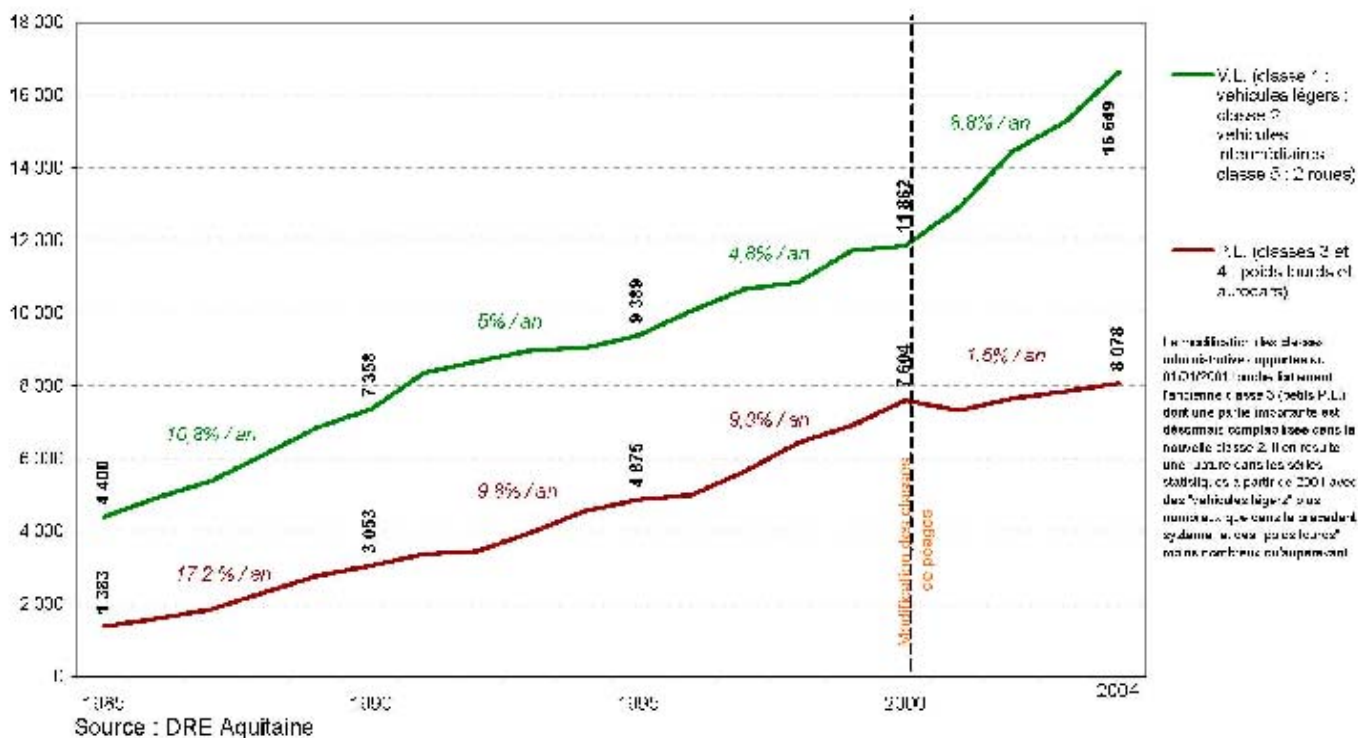
Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Les trafics recensés

De 1985 à 2003, les trafics VL et PL n'ont cessé d'augmenter au droit du poste frontalier de Biriadou. Le nombre de véhicules légers a augmenté de près de 248% (de 4 400 en 1985 à 15 340 en 2003 sans comptage des véhicules passant par la RN10). Le nombre de poids lourds a augmenté de près de 467% (de 1 383 en 1985 à 7 846 en 2003).

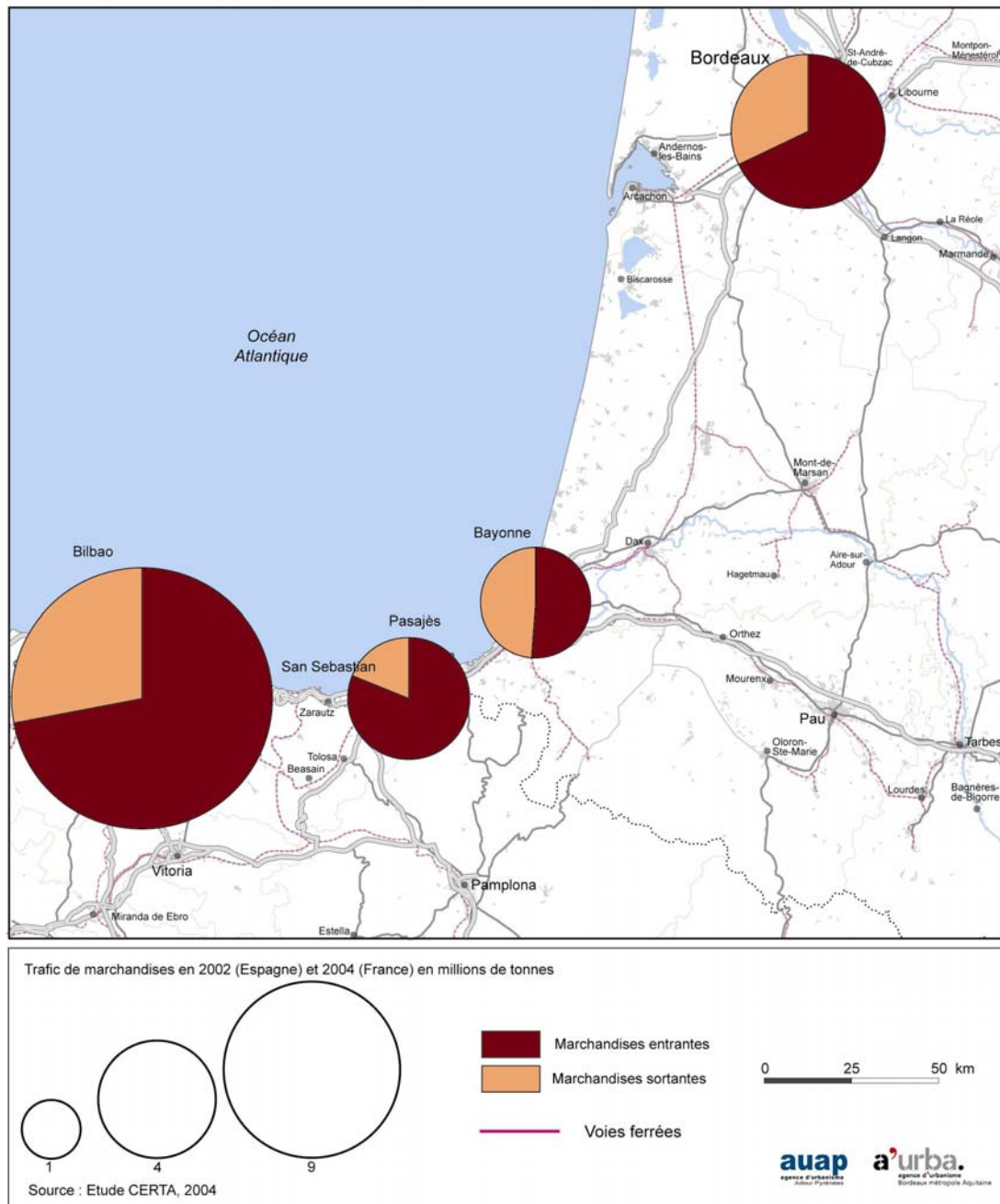
L'évolution semble être plus rapide côté basque que côté catalan, l'accès le plus direct à la péninsule ibérique s'opère en effet par le coté aquitain : les 4/5èmes de son territoire se situant à l'ouest de Bordeaux, ce que compense partiellement le poids économique majeur du Nord-Est de l'Espagne (Catalogne, région de Valence et basse vallée de l'Èbre en Aragon).

A63 (Biriadou) : Evolution du trafic V.L. et P.L. entre 1985 et 2004
(taux d'évolution annuel moyen)



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Trafic portuaire en 2004



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Une activité portuaire en progression mais restant difficilement « accessible »...

Le tonnage de marchandises traité par le **port de Bordeaux** est de 8,1 millions de tonnes en 2004 (5,5 en entrées et 2,6 en sorties), en recul de 3 % par rapport à 2003. C'est la quatrième année consécutive de baisse. Les quatre premiers mois de 2005 mettent un terme à cette évolution négative (hausse des vracs liquides type hydrocarbures). Port d'estuaire s'étendant sur plus de 100 kilomètres et disposant de six terminaux spécialisés (Bassens, Le Verdon, Pauillac...), le port de Bordeaux est desservi par des axes terrestres Nord-Sud mais ne dispose pas de liaisons Est-Ouest suffisamment performantes.

Avec 4,3 millions de tonnes en 2004 (dont 2,2 en entrées et 2,1 en sorties), le **port de Bayonne** enregistre une nouvelle hausse de près de 3%. Ce bon résultat est obtenu malgré la chute des exportations de maïs (-23 %). Il est lié à une diversification du trafic maritime sur ce port. Le port de Bayonne, au Nord-Ouest de la ville, connaît un problème crucial d'accès, tout particulièrement dans la desserte du banc Saint-Bernard.

L'enjeu majeur pour le **port de Bayonne** situé à proximité de la frontière espagnole est de développer un trafic régulier permettant de desservir le bassin de l'Adour (CEF de Mouguerre notamment dont la connexion demeure essentiellement routière), mais aussi de capter une part du trafic terrestre en provenance du Nord de l'Espagne et en transit vers les îles britanniques ou le Havre.

Côté espagnol, l'évolution du trafic est la plus significative pour le **port de Pasajès** depuis 1998 (+ 18%), son activité dépasse le port de Bayonne avec 5,3 millions de tonnes de marchandises en 2002 (4,3 en entrées et 1 en sorties).

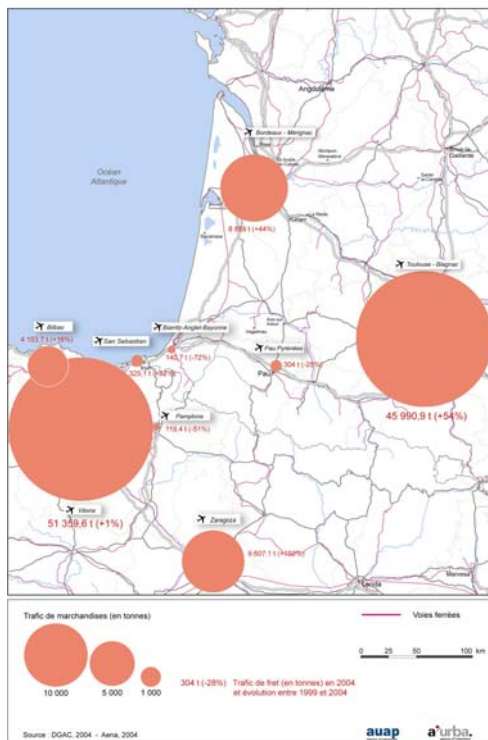
Avec 25 millions de tonnes en 2002 (18 en entrées et 7 en sorties), **le port de Bilbao est le plus important du territoire**. Son évolution a été négative de 1998 à 2002 et son activité est revenue au trafic enregistré en 1993. 455 000 conteneurs traités en 2002, correspondant à un trafic de 4,6 millions de tonnes...le port de Bilbao est ainsi le plus important port de conteneur de la façade atlantique (en comparaison, le port de Bordeaux enregistre un trafic conteneurisé de 460 000 tonnes soit 10 fois moins...).

Les propositions telles que celle des « autoroutes de la mer » évoquées par le rapport du sénateur De Richemond ou par le groupe à haut niveau sur le réseau de transport européen (rapport Van Miert) conduisent à doubler les autoroutes terrestres par des liaisons maritimes équivalentes.

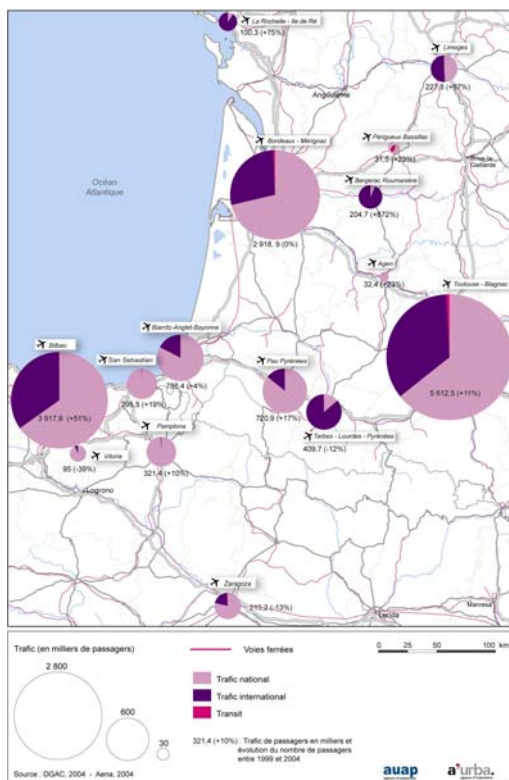
Vu d'Aquitaine, toutes ces initiatives sont à encourager, car l'acheminement supplémentaire de fret par les ports ibériques diminuera d'autant le passage de camions en transit sur les routes. Le gouvernement de la Communauté autonome du Pays Basque a pour ambition de promouvoir une plate-forme de massification du trafic de conteneurs destinée à positionner Bilbao comme nœud logistique européen, débouché de l'Europe du Sud sur la façade atlantique. Cette initiative est en synergie avec les ports de Pasajès, Bordeaux et de Bayonne pour une « plate-forme logistique Pays Basque-Aquitaine ».

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

TRANSPORT Aéroports : trafic marchandises



TRANSPORT Aéroports : trafic voyageurs en 2004



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Une activité aéroportuaire essentiellement tournée vers les voyageurs côté français...une activité fret plus marquée côté espagnol.

Sur l'année 2004, 11 015 milliers de passagers ont voyagé par les aéroports côté français dont :

- 2 917 853 voyageurs à Bordeaux (stable en 5 ans)
- 786 363 voyageurs à Biarritz (hausse de 4% en 5 ans)
- 720 944 voyageurs à Pau (hausse de 17% en 5 ans)
- 204 746 voyageurs à Bergerac (hausse de près de 872% en 5 ans)
- 3 716 voyageurs à Agen (hausse de 23% en 5 ans)
- 22 464 voyageurs à Périgueux (baisse de près de 19% en 5 ans)
- 409 067 voyageurs à Tarbes (baisse de 12% en 5 ans).

La mise en service de la LGV Bordeaux-Tours (ramenant à un peu plus de 2H le temps d'acheminement ferroviaire vers Paris), **conduit à réorienter les relations aériennes de l'aéroport de Bordeaux**. Le CESR préconise deux directions principales : d'une part, vers l'international, dans une stratégie de hub, à l'exemple de la « Porte ibérique » organisée sur Bordeaux-Mérignac par le groupe Air-France via sa filiale Régional, ainsi que, d'autre part, vers l'extension d'un réseau domestique France-Europe en introduisant, comme dans nombre d'autres métropoles régionales, des compagnies aériennes à bas coût (« low cost »).

Les perspectives de développement de **l'aéroport de Biarritz Parme** sont favorables si l'on tient compte de l'essor démographique et touristique de l'agglomération littorale et de la fermeture progressive de l'aéroport espagnol de Fontarabie, ce qui pourrait amener un report de trafic depuis le Guipúzcoa. L'enjeu consiste à desservir de manière optimale cet aéroport tant du point de vue routier (via les transports en commun) que ferroviaire (ce qui n'est actuellement pas le cas). A ce titre, le **projet de Tram Train Transfrontalier** à l'échelle de l'Eurocité, rebaptisé Eurocité express dans le cadre de l'étude prospective sur les transports en 2004, met en évidence le rôle déterminant du réseau ferroviaire actuel traversant la conurbation littorale basque tant côté français que côté espagnol.

Concernant les voyageurs, pour l'année 2004, l'activité des aéroports espagnols s'est répartie comme suit :

- 94 391 voyageurs à Vitoria,
- 212 491 voyageurs à Saragosse,
- 295 525 voyageurs à San Sebastian (Fontarabie),
- 321 418 voyageurs à Pampelune,

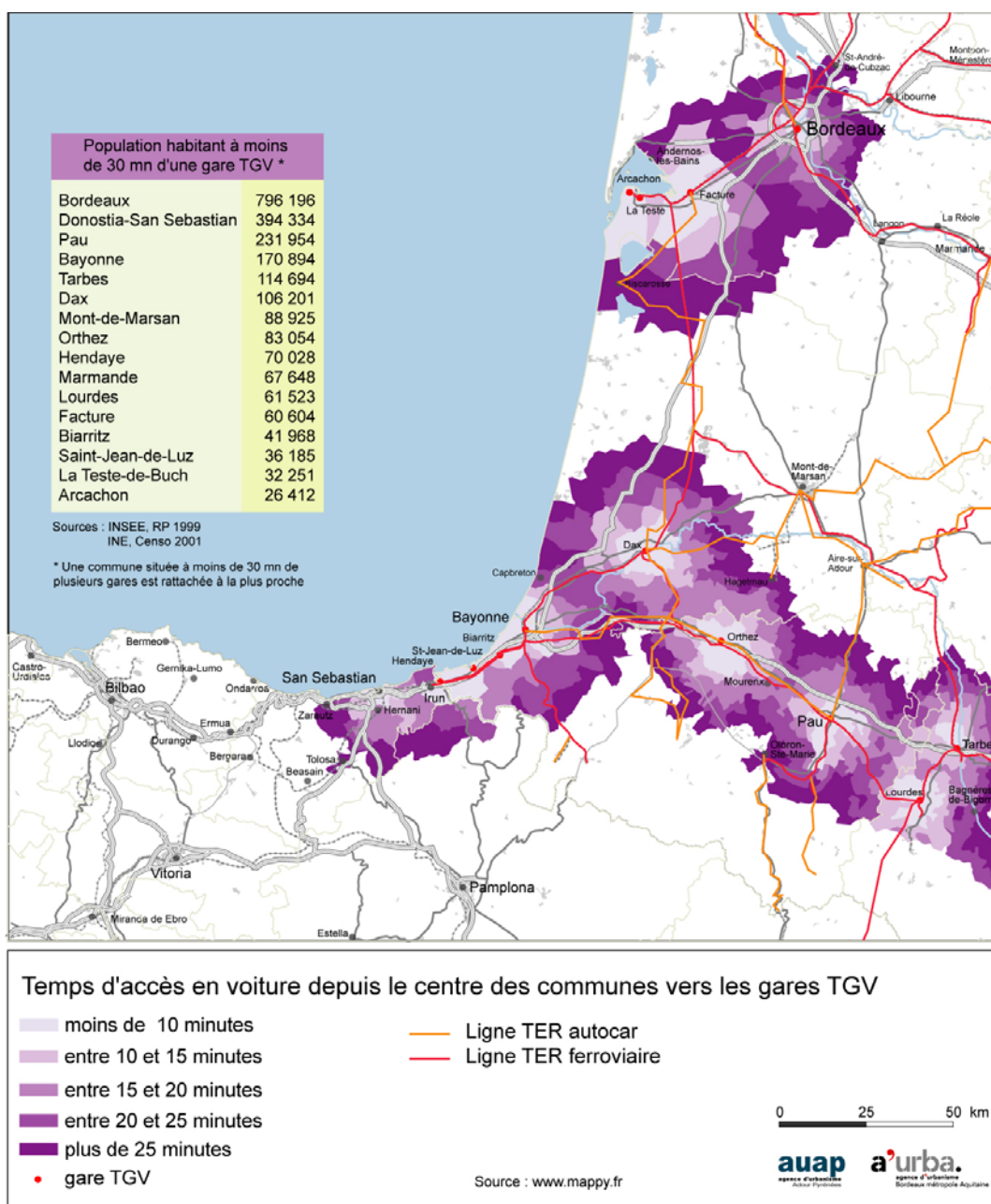
Bilbao possède l'activité la plus importante avec 3 390 819 voyageurs en 2004.

Pendant l'année 2002, Vitoria a été le troisième aéroport de fret espagnol, après Madrid-Barajas et Barcelone, avec 56 881 tonnes traitées (7% du total de trafic aérien de l'Espagne, 6 fois plus que l'aéroport de Bordeaux, plus important que l'aéroport de Toulouse...).

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

L'évolution que l'aéroport de Vitoria a enregistrée depuis 1994 est spectaculaire avec **un trafic multiplié par 38 en moins de 10 ans** (même si une stagnation a été enregistrée depuis 1999...). Celui-ci est spécialisé dans le transport de produits frais agroalimentaires : poissons et produits de la mer, légumes, fruits, fleurs et animaux vivants. C'est le second aéroport d'Europe (après Francfort) en stockage de produits périssables.

« Offre » routière : courbes isochrones



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.8. Temps d'accès vers les gares TGV depuis les centres urbains (VP)

Les différentes gares TGV du territoire d'étude ont été appréhendées en terme d'offre auprès des populations locales. Deux indicateurs ont ainsi été pris en compte :

- le temps d'accès en voiture depuis le centre des communes environnantes vers la gare la plus proche,
- le nombre total d'habitants localisés à moins de 30mn de ces gares.

D'un point de vue technique, les communes situées à moins de 30mn de deux gares (ou plus) ont été rattachées à la gare la plus proche.

La carte ci-jointe permet de mettre en évidence la capacité de desserte des gares TGV actuelles au sein du territoire traversé.

L'axe Bordeaux – Hendaye (comportant 7 gares TGV) permet la desserte, à moins de 30mn, de près de 1 300 000 habitants...En intégrant le Pays Basque espagnol (agglomération de San Sebastian), près de 1 700 000 habitants potentiels sont situés à moins de 30mn de la ligne ferroviaire actuelle.

Les deux secteurs principaux de cet axe Nord Sud sont :

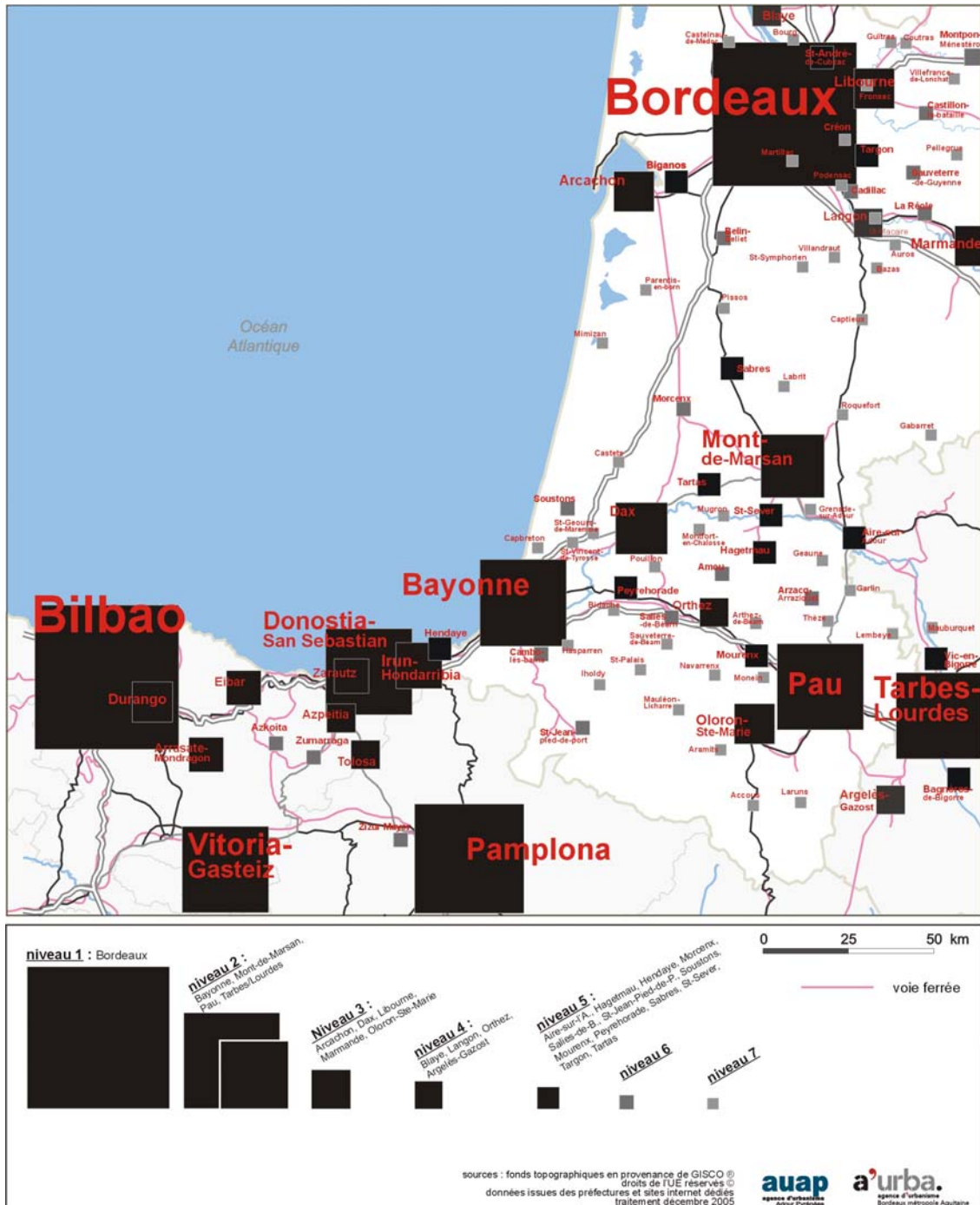
- Bordeaux et le Bassin d'Arcachon (près de 915 500 habitants soit environ 53% de la population totale d'Aquitaine située à moins de 30mn de l'axe ferroviaire),
- La conurbation littorale Basque « Bayonne San Sebastian » (près de 713 500 habitants, soit environ 41% de la population totale située à moins de 30mn de l'axe ferroviaire).

A moindre mesure, l'axe « Dax Pau Tarbes » permet de desservir, à moins de 30mn, potentiellement près de 600 000 habitants. Le périmètre important de desserte de la gare de Dax est essentiellement due à une topographie et un contexte urbain moins marqués que pour Bordeaux et/ou San Sebastian mais également à un réseau routier de qualité au sein du territoire landais.

Il semble important de noter que cette capacité d'attraction des gares TGV n'intègre pas le « fait touristique ». A titre d'exemple, les gares de Lourdes, Biarritz, St Jean de Luz...(respectivement 61 523, 41 968 et 36 185 résidents à moins de 30mn en 1999) sont bien en deçà de leur niveau de service réel. Le taux de logements saisonniers, de logements secondaires situés au sein de ces agglomérations mériterait d'être également pris en compte pour donner une vision plus précise de l'offre ferroviaire de ces gares.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Niveau d'équipement - Synthèse



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.9. Les grands équipements et services publics potentiellement générateurs de déplacements en TGV

Pour déterminer l'attractivité et le rayonnement des territoires, une synthèse est proposée selon 2 angles de lecture : **le niveau de service et d'équipement des villes et agglomérations** ;

Pour analyser le niveau de service, la cartographie jointe propose un classement synthétique des villes du secteur d'étude (Bordeaux, Bayonne, Bilbao, Pau/Tarbes) établissant une pondération à partir des critères suivants:

- L'administration territoriale
- l'enseignement post-bac
- les soins hospitaliers
- les infrastructures de transport

On aboutit ainsi à la mise en place d'un **indicateur synthétique d'équipement à la fois quantitatif** (qui résulte de la somme des compétences) **et qualitatif** (qui met en avant la/les domaine(s) de compétence particulier(s) à chacune des villes) dont la méthode de construction est détaillée en annexe.

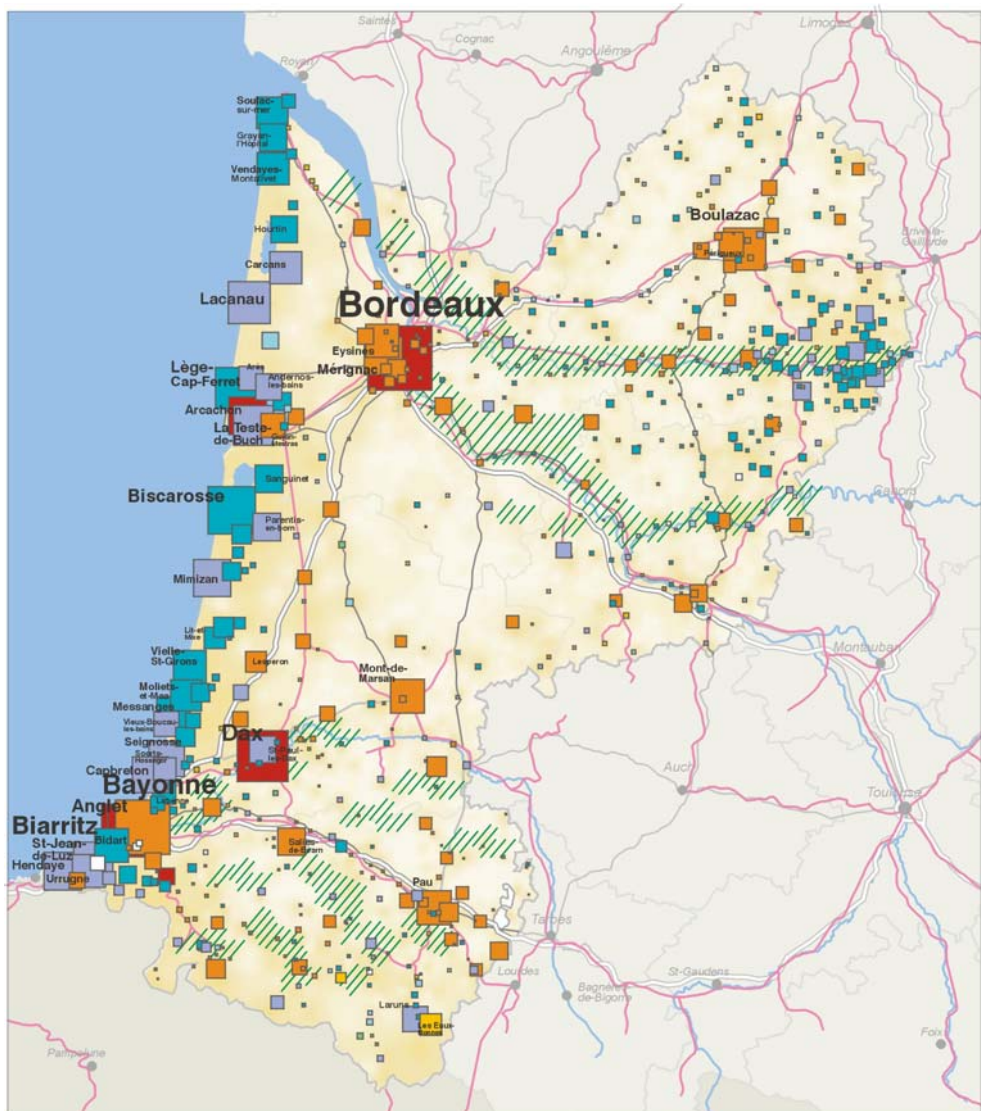
A partir de cette méthode, on retrouve une hiérarchie un peu différente que celle des poids de population et d'emploi présentée précédemment. En effet, la présence estudiantine ou la présence d'administrations territoriales donne un poids plus affirmé à des villes comme Pau, Mont-de-Marsan ou BAB, au détriment de villes comme Arcachon ou Dax, qui descendent dans la hiérarchie.

On note que même si Bordeaux et Bilbao émergent largement dans la hiérarchie de niveau d'équipement et des services, les noyaux secondaires comme Vitoria, San Sebastian, Bayonne, Pau et même Tarbes Lourdes polarisent de manière importante le territoire et constituent un maillage conséquent concentré vers l'espace littoral et le Piémont.

On notera également le statut particulier de Mont-de-Marsan, pôle administratif unique d'un territoire moins pourvu au Nord (espace landais) mais également à l'Est.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Hébergement touristique - Synthèse



commune où l'hôtellerie de plein air (HPA : camping, village vacances) est le principal mode d'hébergement

- HPA très dominante
- HPA dominante
- HPA dominante + hôtellerie
- HPA dominante + gîtes ruraux, chambres d'hôte, meublés

commune où l'accueil en hôtellerie (hôtel, résidence de tourisme) est le principal mode d'hébergement

- Hôtellerie et Rés. de Tourisme très dominante
- Hôtellerie très dominante
- Hôtellerie dominante
- Résidence de Tourisme dominante

développement des formules d'hébergements touristiques de type chambre d'hôte, gîtes ruraux

0 10 20 kilomètres

voie ferrée

sources : fonds topographiques en provenance de GISCO ©
droits de l'UE réservés
données issues du CRT
traitement Aurba janvier 2006

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.10. Le rayonnement touristique

Espace très attractif et très diversifié au plan de la fréquentation touristique, la zone d'influence du projet se distingue par plusieurs dominantes bien ciblées qui se caractérisent par des modes relativement contrastés de fréquentation.

- **Le tourisme de nature et de plein air**, concentré sur le littoral, mais aussi de part et d'autre du massif pyrénéen. Fonctionnant de manières saisonnières, ce type de tourisme s'appuie sur une offre très concentrée sur l'hôtellerie de plein air sur le littoral (camping, villages vacances) côté français et une offre plus diffuse dans les vallées pyrénéennes et le Piémont, répartis entre hôtellerie et gîtes ruraux.

Par nature diffusé sur les grands espaces naturels et le territoire, le tourisme de nature et de plein air connaît néanmoins des points de concentration autour du Bassin d'Arcachon et sur la côte basque, ainsi que sur les principales stations côtières (Lacanau, Mimizan, ...).

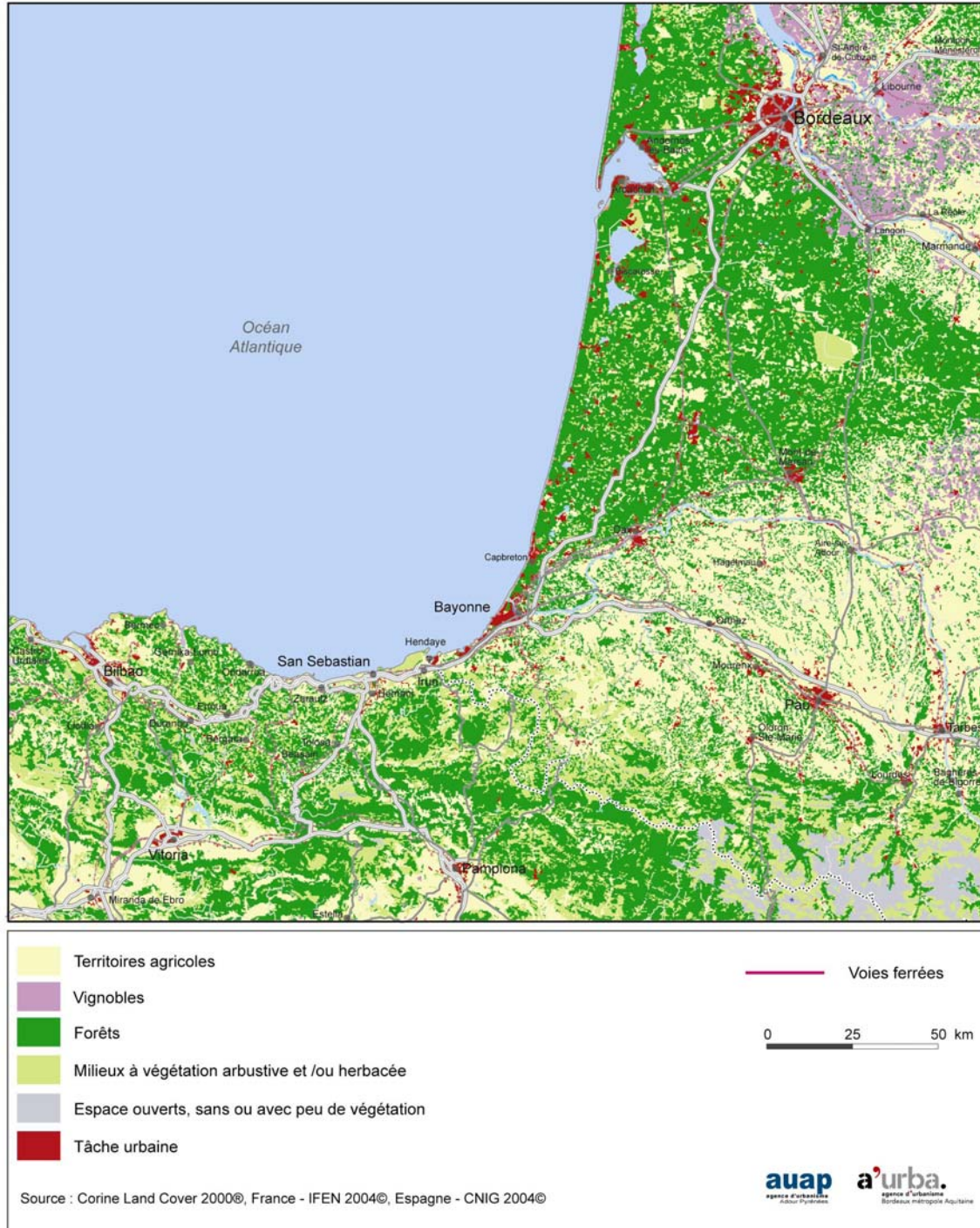
- **Le tourisme culturel** s'organise à partir de grands pôles comme Bilbao ou Bordeaux où l'on peut parler de tourisme urbain et mieux de tourisme d'affaires, ou sur des fréquentations plus ciblées comme Lourdes (pèlerinage), ou encore St-Emilion, les grottes des Eysies ou de Lascaux, Hernani.

Les villes de la côte basque se retrouvent également dans cette catégorie, conjuguant, comme San Sebastian ou Biarritz, intérêt culturel et attrait du site et du littoral.

Citons enfin un certain nombre d'équipements accueillant une clientèle très ciblée mais qui peuvent se développer, comme l'Eco-musée de la Grande Landes, le tourisme thermal à Dax et l'arrière pays côtier basque.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Espaces agricoles et naturels



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

1.11. L'enjeu des espaces naturels et ruraux

La zone d'influence du projet est occupée à plus de 80% par des surfaces agricoles et/ou naturelles. Parmi celles-ci, deux types de forêts sont présentes en Aquitaine :

- le massif de pin maritime gascon – premier massif cultivé d'Europe – couvrant environ 1 million d'hectares,
- les forêts "périphériques" plus diversifiées du Périgord - Agenais et de l'Adour-Pyrénées, regroupant ensemble 700 000 hectares supplémentaires.

L'activité agricole est quant à elle beaucoup plus présente au sein du Pays Basque et du Béarn, des Landes intérieures (Dax, Mont de Marsan) et du Gers mais également au cœur de la vallée de La Garonne (activité viticole et maraîchère,...).

La France de la nature et de la production agricole

La Région Aquitaine est la première région agricole française, la première région française pour le nombre de productions labellisées et emploie 94 000 actifs à plein temps dont 33 500 salariés (part relative la plus importante en matière d'emploi en France notamment les effectifs salariés).

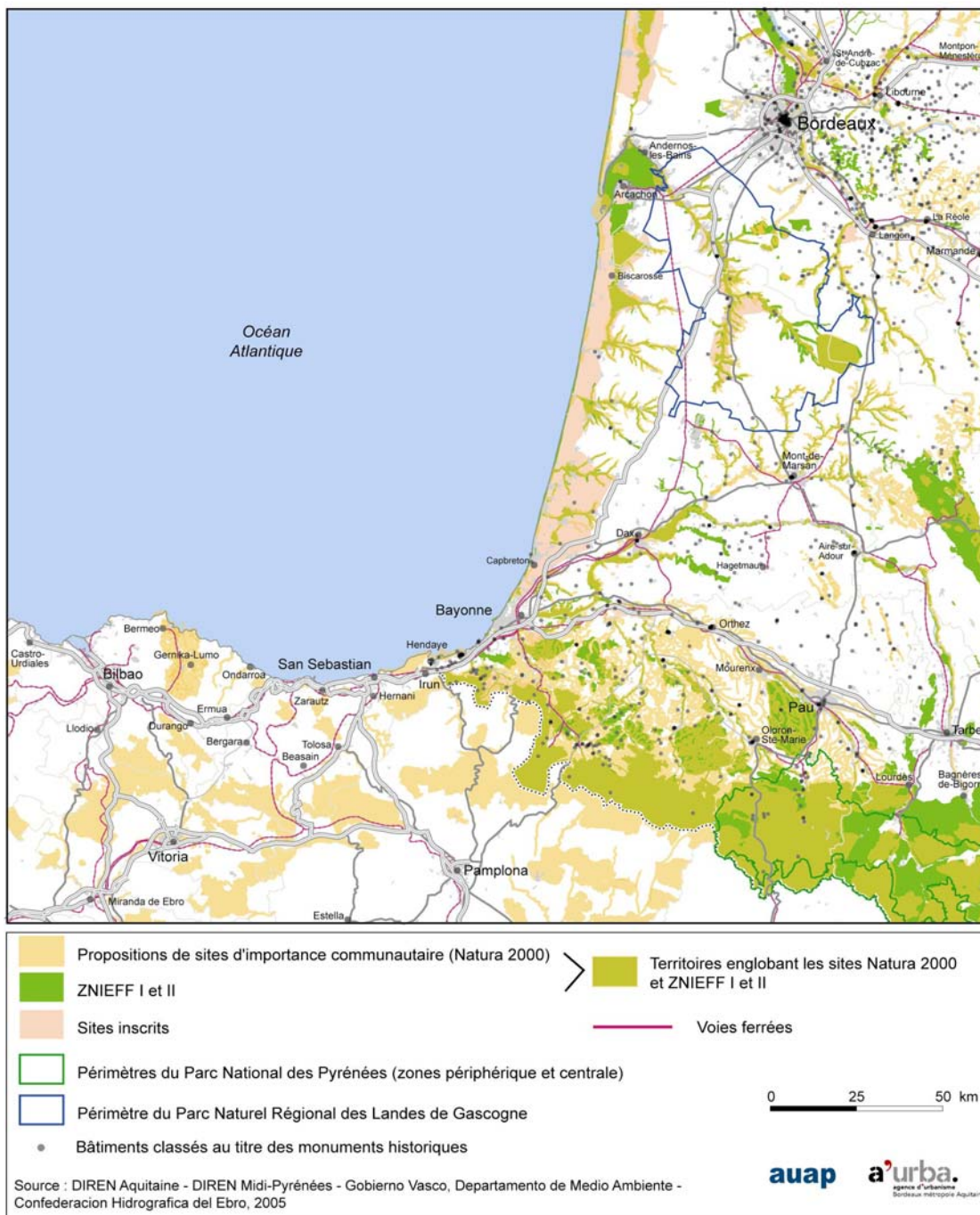
La zone d'influence du projet ne peut réellement pas s'appréhender par une simple analyse didactique entre des espaces urbanisés contraignants et regroupant l'essentiel des populations (plus de 85% néanmoins) et des espaces agricoles et naturels où tout semble permis ...

Concernant, l'activité agricole au sens large, le territoire est premier producteur de vins d'Appellation d'Origine Contrôlée et de palmipèdes à foie gras, leader dans la production de maïs, de carottes, de fraises et de prunes à pruneaux...

Dans sa contribution à la préparation du SRADT en 2004, le CESR intégrait **l'Agriculture** (filiale agricoles et agro alimentaires) et la **ressource forestière** et les filières **bois papier** parmi les **principales dynamiques productives du territoire**. Avec les ports de pêche (Saint-Jean-de-Luz, Capbreton, Arcachon...) sur la façade Atlantique, les productions marines provenant de la pêche maritime, estuarienne et fluviale, de l'aquaculture, et de l'ostréiculture ne sont pas en reste dans l'économie agricole. **Le bassin d'Arcachon est, par exemple, le premier centre producteur de naissain ostréicole** en Europe.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Zones naturelles sensibles



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Fort de ce potentiel et de ce dynamisme, le budget consacré par la Région Aquitaine pour la mise en œuvre de sa politique agricole est passé de près de 30 M€ en 2000 à près de 35 M€ en 2002.

Les espaces naturels font également partie intégrante de l'image de marque de ce territoire. L'enquête d'opinions, en préparation des États Généraux du SRADT a montré l'attachement des Aquitains à l'environnement mis au premier rang de leurs priorités. Cette préoccupation environnementale est largement reliée par les différents zonages de protection, de gestion des espaces naturels et/ou agricoles. Si l'ensemble du linéaire côtier est classé en site inscrit, deux secteurs sont mis en évidence :

- **Le Parc Naturel des Landes de Gascogne** dans une position centrale,
- **Les sites Natura 2000** nombreux à la frontière espagnole.

Des espaces sous pression...

Si les territoires agricoles et naturels sont en majorité clairement identifiés voire protégés au sein de la zone d'influence du projet, certains espaces adossés au littoral Aquitain subissent de plein fouet la **pression touristique et immobilière**.

Le diagnostic du littoral réalisé par l'INSEE Aquitaine en Avril 2005 souligne que les 105 communes situées sur le littoral enregistrent près de 420 000 habitants en 1999, soit 14% de la population régionale, les projections démographiques prévoient une augmentation de 20% d'ici 2020. Concernant l'activité immobilière :

- nombre de résidences principales : + 2% annuel de 1975 à 1999 notamment dans le sud des Landes et vers le bassin d'Arcachon,
- parc de résidences secondaires : + 3,5% annuel de 1975 à 1999.

Selon le Livre Bleu établi en 2004 par la mission littorale, la fréquentation touristique représente quant à elle environ 35 millions de nuitées à l'année (31% de l'activité régionale) avec un effet important de la saisonnalité.

Les espaces périurbains, mis sous pression par une urbanisation diffuse des grandes agglomérations (résultat cumulé d'une cherté du foncier, de l'immobilier et d'un manque de réactivité des collectivités locales plus que d'un réel aboutissement dans le parcours résidentiel des populations) voient leurs zones naturelles et agricoles diminuer inexorablement...

A titre d'exemple, au Pays Basque, et notamment sur la zone littorale, plus de 2 800 ha de terrains ont été consommés en 10 ans pour la simple construction de logements (entre 1994 et 2003)...▶

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

2. Etat des projets

2.1. Le Contrat de Plan Etat – Région 2000 - 2006

Le contrat de plan Etat – Région, outil d'aménagement du territoire, est un acte essentiel de la décentralisation de 1982-1983 du territoire régional. Tous les 4 ou 5 ans, le gouvernement fixe les grands objectifs du développement économique, social et culturel au niveau national, préalable nécessaire à l'élaboration, pour chaque région, de son propre plan régional. Le quatrième contrat, signé en avril 2000 entre l'Etat et la Région Aquitaine, couvre une période de 6 ans, de 2000 à 2006.

Un des constats majeurs émergeant du contrat de plan est **la nécessité d'inscrire l'avenir de l'Aquitaine dans le territoire européen** afin d'être intégrée dans les grands courants d'échange. Cela passe par le rattrapage des retards en infrastructures routières et ferroviaires et par une orientation nouvelle majeure, la **multimodalité**.

Cinq axes prioritaires émergent de ce contrat de plan :

- l'autoroute A65 entre Langon et Pau pour l'horizon 2010 ;
- **L'axe Nord-Sud Atlantique** ;
- L'aménagement de la RN 21 ;
- Le désenclavement du Bergeracois ;
- Le désenclavement du Nord de la Gironde.

2.1.1. Les liaisons ferroviaires

- Suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux ;
- Aménagement de la ligne Bordeaux – Le Verdon ;
- Aménagement de la ligne Bordeaux – Pau (Dax – Pau) ;
- Aménagement de la ligne Libourne – Bergerac – Sarlat ;
- Etude du corridor Atlantique ;
- Etude interrégionale de la ligne Bordeaux – Toulouse ;
- Etudes préparatoires du 13^{ème} plan ;
- Pau – Canfranc.

2.1.2. Le développement de l'activité maritime

- Port autonome de Bordeaux : amélioration de l'accès maritime aux sites de Bassens et d'Ambès ;
- Port de Bayonne : amélioration de l'accès maritime ;
- Développement des capacités portuaires de Bilbao ;
- Construction d'un nouveau port en eau profonde de Pasajes.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

2.1.3. Les plates-formes multimodales et le transport combiné

Le report du transport de marchandises sur le fer nécessite d'investir dans les **plates formes multimodales** comme l'indiquent les projets suivants :

- Modernisation des plates formes d'Hendaye – Irun (1^{ère} tranche) ;
- Plate forme de Bassens ;
- Fonds Régional de Transport Combiné ;
- Développement du transport combiné ;
- Fonds Régional d'Aide au Transfert Modal ;
- Observatoire des Transports ;
- Plates formes d'Hendaye – Irun (2^{ème} tranche).

2.1.4. Les liaisons routières

Afin de rattraper les retards d'aménagement du réseau routier national en aquitaine, **cinq axes prioritaires** sont identifiés :

- La voie rapide Bordeaux – Pau et la déviation d'Aire sur l'Adour : la priorité absolue ;
- L'Axe Nord – Sud Atlantique (travaux sur la RN 10 au Nord de Bordeaux,)
- Aménagements de la RN 21 ;
- Le désenclavement du Bergeracois (liaison rapide avec la future A89) ;
- Le désenclavement de l'estuaire de la Gironde (aménagement de la RN137) ;
- Aménagements de la RN134 (programme vallée d'Aspe, déviation de Gan, sécurité du tunnel du Somport) ;
- Amélioration de la desserte des territoires urbains :
 - . Etudes de nouveaux franchissements de la Garonne ;
 - . A630 rocade de Bordeaux ;
 - . A630 travaux complémentaires ;
 - . Rocade Nord de Bayonne (section Est) ;
 - . RN10 section St Amand – Le Cadran
 - . Voie Nord-Sud de Pau ;
 - . Pau : étude des échangeurs et entrée Nord ;
 - . Liaison RN113/A62 (section Ouest) ;
 - . A660 Bordeaux – Arcachon ;
 - . RN124 (déviation de St Paul les Dax) ;
 - . Etudes préparatoires du 13^{ème} plan.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

2.2. Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRADT)

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du territoire (SRADT), qui doit fixer les orientations de développement sur 20 ans, doit répondre à 4 grandes questions :

- Comment seront organisés les transports en Aquitaine ?
- Quel sera l'état du patrimoine naturel ?
- Quelles seront les forces et faiblesses économiques de l'Aquitaine ?
- Quelle place tiendra l'Aquitaine en Europe ?

Suite à une première phase qui a permis l'élaboration de l'état des lieux et les tendances de l'évolution du territoire Aquitain à l'horizon 2020, la démarche SRADT développe aujourd'hui une approche opérationnelle, répondant aux principes de pragmatisme, proximité et concertation.

La concertation devra permettre d'approfondir toute une série d'axes de réflexion dont notamment l'urbanisation, le transport, les équilibres territoriaux, le tourisme, les espaces naturels, les activités économiques et la protection de l'environnement, l'ouverture et la coopération transfrontalière, ...

A partir de ces thématiques sont élaborés différents scénarios d'organisation prospective de l'Aquitaine.

2.3. Les projets et principales orientations des territoires à l'échelle du projet

L'état des lieux de la zone d'influence du projet permet de dresser un premier aperçu des différentes spécificités du territoire traversé. Pour autant, cet état des lieux « statique », réalisé à un « instant T », doit être complété par une analyse plus fine des différentes « dynamiques » en cours, en projet...

L'ensemble des éléments qui ne se « voient pas » ou ne se ressentent pas de prime abord, doit donc être appréhendé afin de pouvoir se projeter vers une vision la plus juste possible des territoires de demain, qui pour le projet LGV seront irrémédiablement d'actualité...

Cette analyse à l'échelle intermédiaire (zone d'influence du projet) doit permettre de dresser simultanément :

- le niveau de compétence territorial englobant tant les acteurs institutionnels « classiques » (Etat, Région Aquitaine, Conseils Généraux...) que les différents porteurs de projet spécifique de type GIE (à l'image de l'Agence Transfrontalière ou de type association de Pays (dont l'un des précurseurs est le conseil de développement : conseil des élus du Pays Basque),

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

- l'avancée des projets intercommunaux tels que les démarches de planification (SCOT, Plan Territorial Partiel côté espagnol...), les démarches contractuelles (contrat d'agglomération, contrat de Pays dont l'acte II Pays Basque 2020...), les démarches « thématiques » en matière d'habitat, de déplacements (Plan Local de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains, Plan de Déplacements Pays du Grand Pau...),
- l'utilisation des documents d'urbanisme réglementaire au niveau communal (Plan Local d'Urbanisme, Carte Communale ou, à défaut, stricte application du Règlement National d'Urbanisme).

La formalisation de ces différents indicateurs au niveau intermédiaire (zone d'influence du projet) doit avant tout permettre de porter un regard général sur les différents acteurs existants, les territoires porteurs de projets validés ou/et en cours, le niveau d'avancée des documents d'urbanisme à l'échelle communale.

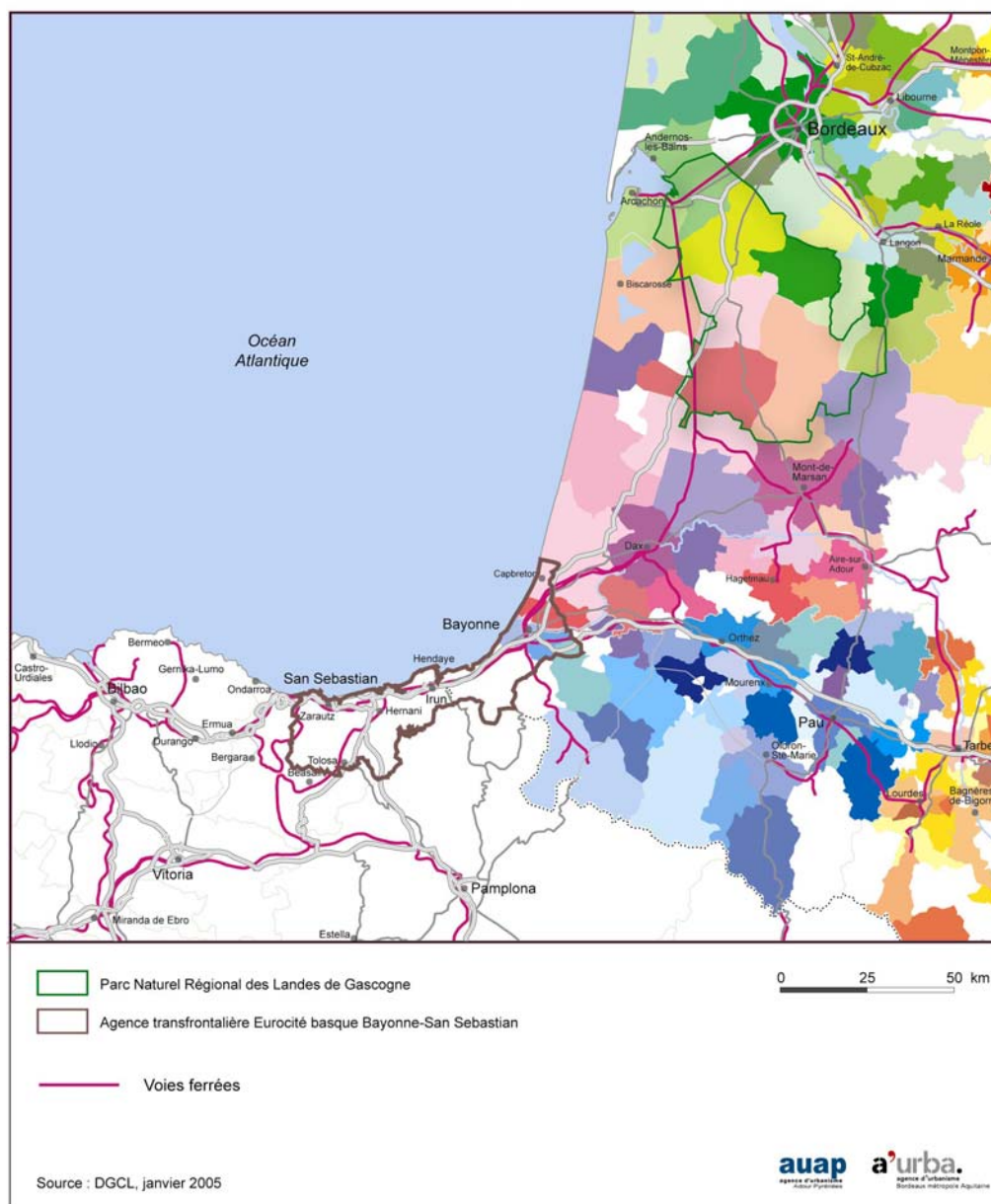
Cette première lecture « globale » sera affinée à l'échelle des espaces de cohérence afin d'extraire, si possible, le degré d'implication des partenaires sur le devenir de leur territoire, les éventuels liens établis (ou/et à établir) vis-à-vis du projet ferroviaire Sud Europe Atlantique.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

2.4. Les principaux acteurs du territoire

Cette partie ne prétend pas établir un panorama complet des acteurs présents au sein du territoire d'influence du projet

EPCI – PNR – Euro cité



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Le seul objectif est de pouvoir donner un aperçu des interlocuteurs « incontournables » qui seront amenés directement ou indirectement à donner un avis sur le projet (dans le cadre notamment de cahiers d'acteurs lors du débat public programmé en 2006).

Les principales agglomérations du territoire (Bordeaux, Bayonne, Mont de Marsan, Pau et Tarbes...) regroupent la plupart des sièges institutionnels (Préfecture, services de l'Etat, Conseil Régional, Conseils Généraux, Chambres consulaires...) ainsi que les EPCI à fiscalité propre (communauté urbaine, communauté d'agglomération).

Néanmoins, le territoire enregistre globalement une représentativité importante de structures intercommunales essentiellement de type « communauté de communes », plus ou moins récentes. Seuls quelques territoires bordelais (St Jean d'Illac), Landais (Mezos, Lüe, Donzacq) et Basques ne semblent pas s'être regroupés en intercommunalités.

Les démarches de Pays permettent de conforter l'implication et la vision intercommunale des différents territoires sans pour autant symboliser une vision globale, transversale et partagée. Il convient de noter que certaines démarches de Pays sont, à ce jour en cours d'élaboration, notamment l'acte II Pays Basque 2020.

A noter, la présence de deux acteurs majeurs pour le projet LGV :

- le parc naturel des Landes de Gascogne (déjà sollicité lors du débat public de la LGV Bordeaux Toulouse),
- l'Agence transfrontalière de l'Eurocité basque Bayonne San Sebastian.

2.5. Quelle est l'avancée des différentes démarches intercommunales ?

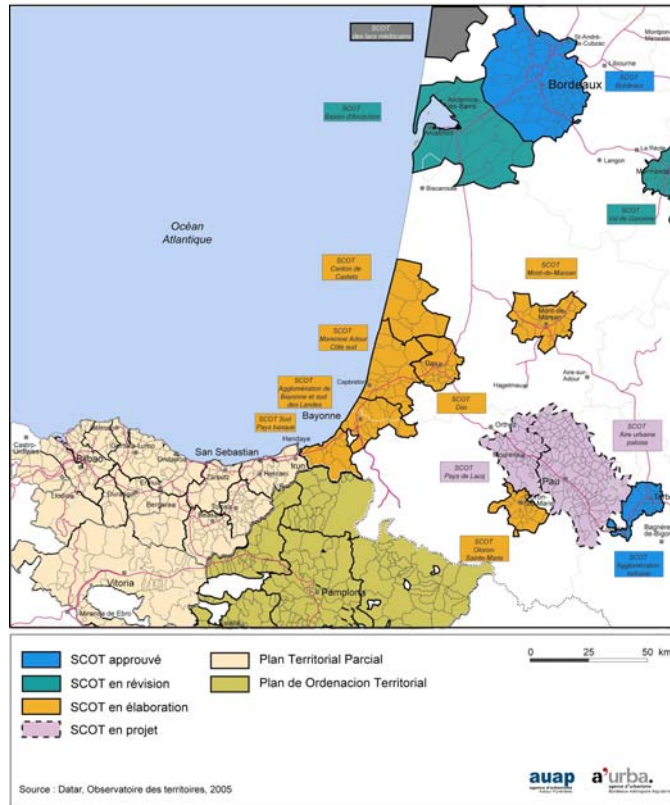
A l'image de la partie précédente, l'examen des différentes démarches intercommunales au sein du territoire d'influence du projet ne vise pas à établir un panorama complet mais plutôt à donner un aperçu global, déclinable à l'échelle des espaces de cohérence.

Les démarches de type Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) semblent être un outil essentiellement « urbain » et « littoral ». En effet, les principales agglomérations (hormis Pau, en cours de constitution) se sont dotés ou sont inscrites dans des démarches de planification...

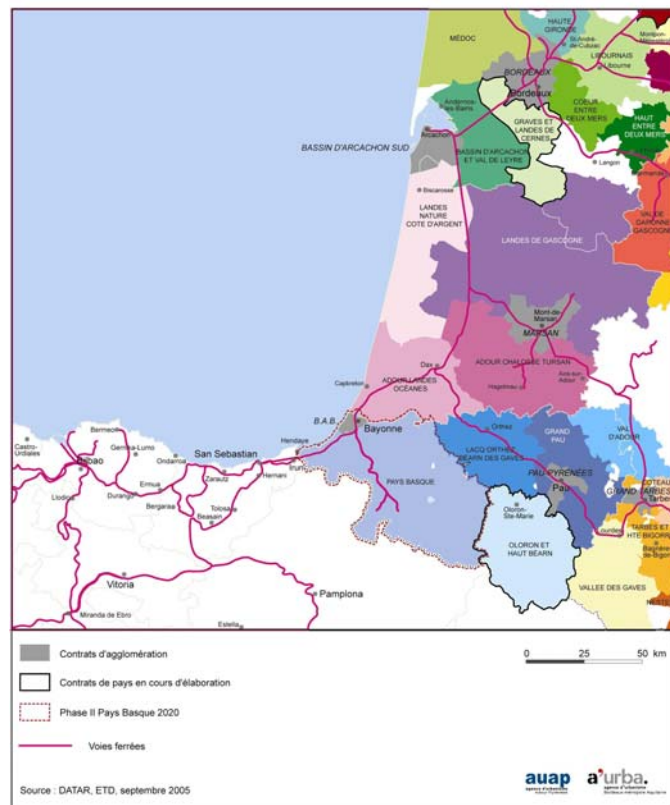
La prise en compte du projet au sein de ces démarches est essentielle et semble encore possible à ce jour car hormis le SCOT de l'agglomération Bordelaise, le SCOT Sud Pays Basque et à moindre mesure le SCOT de l'agglomération Tarbaise (tous les trois sont approuvés), l'ensemble des autres démarches sont, soit en élaboration (SCOT du littoral Basco landais), soit en révision (SCOT du Bassin d'Arcachon).

Les démarches contractuelles de type contrat d'agglomération, contrat de pays sont équivalente aux périmètres des EPCI à fiscalité propre et des Pays préalablement abordés. Si la plupart de ces démarches contractuelles sont à ce jour validées (en lien avec le IIème Contrat de Plan Etat Région), deux démarches de Pays sont encore en cours de constitution (Pays Graves et Landes de Cernes, Pays Oloron et Haut Béarn).

Projet Etat des lieux des SCOT en 2005



Démarches contractuelles Contrat de pays – contrat d'agglomération



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

Le Pays Basque, instigateur des contrats de Pays à la fin des années 90, est actuellement en cours de constitution de « l'acte II » de son territoire (dénommé « Pays Basque 2020 »). Cette suite logique de « Pays Basque 2010 » a été lancée au dernier semestre 2005 pour une formalisation dans le courant de l'été 2006 donnant toutes les démarches « thématiques » en matière d'habitat, de déplacements (Plan Local de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains) sont beaucoup plus éparses au sein du territoire, bien souvent cantonnées à des périmètres restreints et adossées aux principales agglomérations.

Le Sud Aquitaine (Sud Landes et Pyrénées Atlantiques) semble néanmoins être mieux pourvu avec :

- une juxtaposition de PLH au sein de territoires tels que « Bayonne-Dax-Hossegor », le bassin de Mourenx, le bassin de St Jean de Luz (en continuité de l'élaboration du SCOT Sud Pays Basque),
- une démarche de Plan de Déplacements à l'échelle de 147 communes (Plan de déplacements Pays du Grand Pau correspondant pratiquement à l'aire urbaine de l'agglomération paloise),
- une politique de Plan d'Urgence Logement (PUL) portée par l'Etat et le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques afin de réguler les problèmes d'habitat, notamment social.

2.6. Quel est le niveau d'utilisation des documents d'urbanisme réglementaires ?

L'utilisation des documents d'urbanisme réglementaires confirme l'analyse préalablement effectuée pour les démarches de planification...

En effet, de profondes disparités existent en matière d'urbanisme réglementaire entre le monde « urbain » et « littoral » et le reste du territoire.

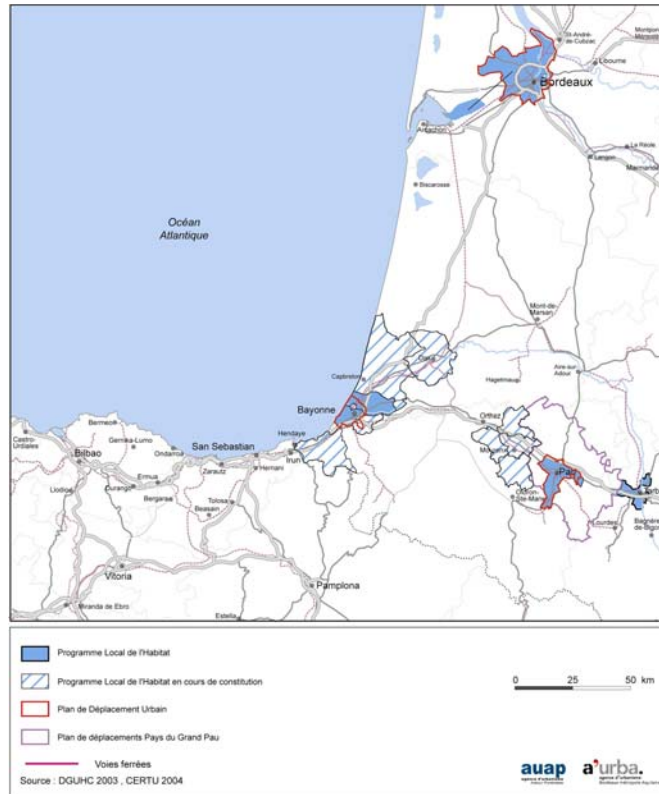
Les Plan Locaux d'Urbanisme sont à ce titre des outils essentiellement cantonnés aux agglomérations (et leur aire urbaine) et au littoral aquitain (l'axe « Bordeaux-Hendaye » est entièrement sous le régime des PLU).

L'utilisation des cartes communales semble se localiser soit dans la deuxième couronne des agglomérations, soit dans les territoires « intérieurs » en retrait du littoral (cas du Pays Basque et des Landes...). Une partie non négligeable du territoire d'influence du projet LGV SEA est assujettie, à défaut, au strict règlement national d'urbanisme...

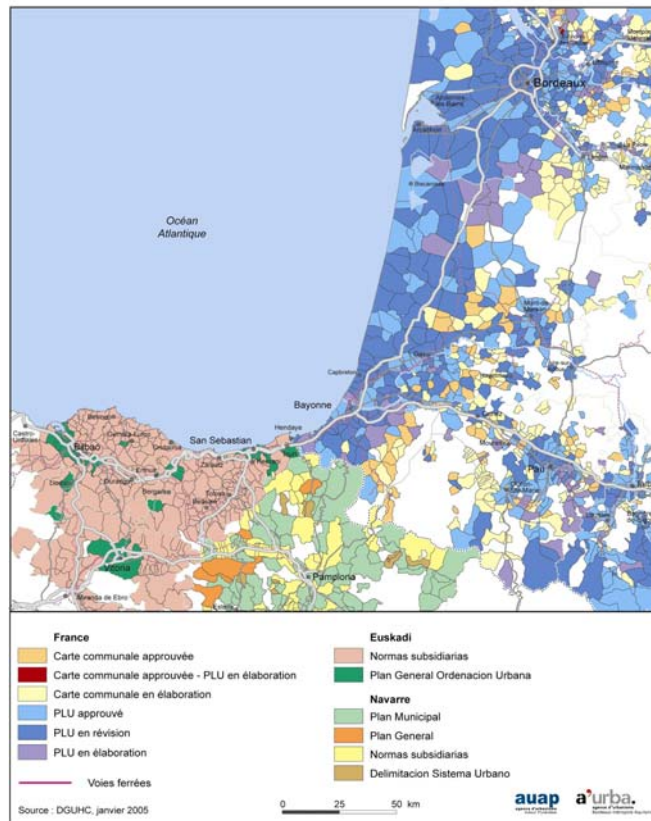
Pour autant, au même titre que les démarches de SCOT, de nombreux documents d'urbanisme directement concernés par le projet sont, soit en cours de révision, soit en cours d'élaboration (bassin bordelais, bassin d'Arcachon, littoral Landais et basque...).

La prise en compte du projet ferroviaire au sein de ces démarches doit être d'ores et déjà initiée avec les autorités communales compétentes afin de donner un maximum de co-information et ne pas obérer les orientations futures de chaque dossier...

Démarches réglementaires PLH et PDU



Démarche réglementaire PLU et cartes communales



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

3. Situation de référence 2020

3.1. Les principales dynamiques d'évolution

La partie ci-après décrit à grands traits les perspectives quant à l'évolution probable du territoire à l'horizon 2020, prenant appui sur les dynamiques démographiques et économiques telles qu'on peut les projeter aujourd'hui.

Territoire concerné : Région Aquitaine - Euskadi Navarre (correspondant peu ou prou au niveau 2)

	1999	Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne
Organisation territoriale		
Démographie :		
- 0-20 ans	1.138.874	1.112.661
- 20-40 ans	1.624.246	1.300.040
- 40-65 ans	1.761.008	2.127.991
- 65-75 ans	564.957	730.719
- 75 ans et +	458.959	670.975
Facteurs tendanciels (2020)	Vieillessement de la population sur l'ensemble du territoire. Pour l'Aquitaine, un fort impact des migrations qui bénéficient à l'ensemble du secteur littoral et aux agglomérations, en particulier Bordeaux, Bayonne (pour cette dernière, cumul des effets littoral et agglomération) et dans une moindre mesure Pau, Mont-de-Marsan, Agen et Périgueux.	Sur la partie espagnole, l'augmentation de la population est nettement plus faible, elle est due plutôt au solde naturel. En Aquitaine, le solde naturel entre 1999 et 2020 sera négatif (-3 %), le solde migratoire se situera autour de +15 %.
Emplois :		
- Agricoles		
- Industriels		
- Tertiaires		
<i>Facteurs tendanciels</i>	Renforcement du secteur tertiaire avec cependant pour l'Aquitaine le maintien d'un pôle important autour de l'agroalimentaire. Selon le scénario tendanciel de l'INSEE pour la France, le retournement de tendance dans l'accroissement des actifs est prévu pour 2006, date du départ massif en retraite des premiers "baby boomer". En 1999, la France comptait 26,6 millions d'actifs, en 2026 on se rapproche de 28 millions, en 2020 on en comptera plus que 27 millions.	Un recul effectif de 5 ans de l'âge de départ à la retraite le ferait augmenter de 10 %. L'augmentation de la population en Aquitaine et en Midi-Pyrénées augmentera naturellement le nombre d'actifs, par contre, le vieillissement de la population plus important dans ces deux régions s'atténuera.
Structuration des espaces		
- Principaux noyaux urbains	Bordeaux Bilbao, Eurocité basque	
- Equipements		
- Polarités économiques, culturelles, touristiques		
Facteurs tendanciels (2020)		- Extension des grandes aires métropolitaines - Emergences de noyaux secondaires actifs (Pau, Arcachon) - Dynamique de la filière aérospatiale Défense
Accessibilité		
- Infrastructures de transport		
- Gares et pôles d'échanges		
- Intermodalité		
- Logistique		
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>		Effet structurant attendu de l'autoroute A65
Sensibilité des territoires		
- Espaces sensibles		
- Autres		
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>		

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

3.2. Situation de référence 2020 : facteurs tendanciels et projets structurants

Au-delà des projections démographiques et économiques énoncées ci avant, plusieurs facteurs tendanciels peuvent être décrits concernant la zone de projet.

▪ La métropolisation des territoires

Celle-ci concerne en premier lieu les principales agglomérations, à savoir l'aire métropolitaine bordelaise (décrite plus précisément dans les espaces de cohérence), l'effet métropolitain amorcé depuis 15 ans sur la CUB et ses territoires contigus peut connaître un effet d'accélérateur lié à l'impact des grands projets d'infrastructures qui seront alors opérationnels (LGV, Bordeaux Paris 2 h, A 89, contournement autoroutier... en principe), mais aussi aux grands projets portés par les pôles de compétitivité, dont le Laser Mégajoule. Le rayonnement de l'agglomération s'amorce dès aujourd'hui sur l'ensemble de l'aire girondine qui fonctionne de plus en plus comme une "région urbaine", la question posée aujourd'hui dont on verra les effets à l'horizon 2020 étant celle de la capacité des collectivités partenaires à construire un projet cohérent, durable, préservant l'environnement et mettant en valeur l'agglomération.

Pour ce qui concerne la **métropole côtière basque**, l'effet de métropolisation se caractérise dans les faits par une **extension des territoires vécus vers le Nord**, vers le littoral et vers Dax, mais également, et c'est l'un des enjeux du projet, par une refonte en profondeur de l'intégration urbaine et de l'usage des infrastructures routières et ferroviaires existantes qui superposent aujourd'hui des fonctions qu'il est de plus en plus difficile de faire cohabiter (fret, voyageurs, trafic urbain), qu'il s'agisse du fer et du routier. Sur le plan économique, l'avenir de la métropole basque s'inscrit dans la gageure de miser à la fois dans l'économie de tourisme et des services mais aussi dans la logistique en s'appuyant sur les projets en cours (autoroute ferroviaire, essor des activités portuaires).

Notons enfin l'essor attendu à terme de certains territoires en voie de métropolisation, soit par leur désenclavement routier (Pau et son agglomération), soit par les effets de "bords" amenés par les métropoles voisines (Dax, Arcachon).

▪ Le désenclavement des territoires intérieurs de l'Aquitaine et de l'Ouest du Gers :

S'il est une infrastructure dont les effets en terme d'aménagement de territoire sont très attendus, c'est bien l'autoroute A65 Langon Pau qui amorce à terme une autre organisation pour le territoire aquitain jusqu'ici essentiellement structuré par l'axe littoral et le piémont pyrénéen.

Ce désenclavement peut amener une accélération de certaines tendances déjà actives (**attractivité des territoires comme le Gers ou la Chalosse pour la résidentialisation des classes retraités aisées**), mais également de nouvelles dynamiques économiques liées à l'accessibilité de ces territoires.

Niveau 2 : La zone concernée par le projet

4. Premières expressions des enjeux à l'échelle de la zone du projet

L'ensemble des espaces de cohérence s'organise autour de l'axe méridien aquitain Bordeaux-Bayonne, complété par la branche landaise et l'axe du piémont. Il est prolongé vers le Sud par le « Y basque » San Sebastian-Bilbao-Vitoria. Les enjeux sont ici analysés en termes de cohésion territoriale, d'effets économiques de la contraction de l'espace-temps et des gains d'aménités.

- **Améliorer la cohésion territoriale**

Le contrôle politique d'un territoire, tout particulièrement dans une économie encore très « administrée », où l'organisation très hiérarchisée des services publics joue un rôle majeur dans la « vie des gens », tient beaucoup au principe de l'« heure de déplacement » qui a remplacé la « journée de cheval » du début du 18^{ème} siècle. Or l'Aquitaine, plus vaste région française, souffre d'un défaut de cohésion manifeste. Le territoire est en attente de liaisons nouvelles permettant de réduire la dilatation des espaces et de renforcer la cohésion territoriale. L'autoroute A65 bien sûr, mais aussi une nouvelle offre ferroviaire (tout autant que de la densité autoroutière) **un gain de cohésion territoriale. Compte-tenu des diverses hypothèses de tracé, c'est moins sur l'axe strictement littoral, Bordeaux-Bayonne, déjà solide quant aux relations d'affaires ou de famille, que porte le changement, que sur l'hinterland. Arrimer plus fortement Mont-de-Marsan, et plus encore Pau, élément d'un système de métropolisation au reste du territoire aquitain, reste une affaire d'actualité.**

- **Anticiper les effets économiques exogènes de la contraction de l'espace temps**

Il n'y a pas à attendre de la grande vitesse une modification radicale de la forme des « méga-bassins » d'emploi de Bordeaux, Toulouse, Paris et Bilbao (bassins d'emploi de cadres très mobiles). On peut en attendre, en revanche, **une transformation profonde des bassins de loisirs de court séjour**. L'axe Paris-Madrid, voire au-delà, entre dans l'orbite de la côte Aquitaine et de la côte basque pour des week-ends longs, en hors-saison comme en saison. **C'est une opportunité sans égale d'atteindre l'objectif d'étalement de la fréquentation, donc d'amortissement amélioré des équipements, à un moment où leur renouvellement s'impose.**

- **Les gains d'aménités**

C'est principalement à l'échelle des agglomérations, siège des goulots d'étranglement, que les **concepts d'autoroute ferroviaire**, l'un des principaux enjeux du projet **et d'encombrement allégé du ciel, prennent tout leur sens**. Néanmoins, l'idée même d'un basculement général d'une technologie de l'ère du pétrole, vers une technologie post-pétrolière, n'est pas que symbolique. A chaque point du territoire tout comme dans son ensemble, elle apporte des gains de confort pour les personnes, de facilités et d'économies externes pour les entreprises, et d'équilibres pour la biosphère. A charge de ne pas recréer des impacts négatifs trop lourds.

Synthèse des projets à l'échelle de la zone d'influence du projet



Niveau 2 : La zone concernée par le projet

On peut se poser à cet égard la question de la capacité des grandes agglomérations concernées par le projet (en particulier la conurbation basque et Bordeaux), à se passer de l'infrastructure nouvelle et assurer les conséquences en terme de saturation des réseaux routiers et ferroviaires de l'accroissement du trafic sur leur propre fonctionnement.

- **Un désenclavement exogène mais également endogène**

L'apport du projet ferroviaire sera d'abord bien sur celui d'un **rapprochement de l'ensemble de la zone de projet** et précisément des secteurs qui seront directement desservis **vis-à-vis des grandes métropoles européennes**.

Déjà équipé en 2020 d'une rotation très performante vers Paris, c'est plus du désenclavement vers l'Espagne et ses grands foyers économiques (Bilbao, Saragosse, mais aussi Barcelone et Madrid) que devrait profiter le territoire. Réciproquement, il pourra tirer parti, par résonance, de l'effet AVE espagnol puisqu'il rendra Bordeaux aussi accessible depuis Madrid que Barcelone ou Carthagène, si du moins les performances des lignes mixtes espagnoles tiennent leurs promesses.

En revanche, la non réalisation du projet ferroviaire sur l'espace concerné pourrait accentuer une certaine image de zone "à l'écart" qui prévaut encore actuellement. Le Sud de l'Aquitaine, considéré aujourd'hui comme un territoire de bordure côté français, risquerait également, côté espagnol, d'être ressenti de la même façon. En ajoutant à cela une perspective de saturation des flux, faute d'infrastructure performante pour répondre au trafic fret et voyageurs, c'est d'un véritable bouchon basco-aquitain qu'on pourrait craindre, maillon faible de la carte européenne.

Il faut également prendre en compte **la capacité de désenclavement que peut offrir le projet ferroviaire sur les relations internes à la zone de projet**. Dans une région aussi dilatée et distendue que celle que forme l'espace Sud Aquitain, les apports du projet seront non négligeables pour les noyaux urbains considérés aujourd'hui comme secondaires (Pau, Tarbes, Dax, Mont-de-Marsan), distants de l'ordre de 100 à 200 km des grandes métropoles. L'enjeu d'une interface optimale avec le TER s'affirme avec évidence.

A cet égard, on ne peut également ignorer l'intérêt de l'ouverture vers l'Est et la Méditerranée que pourrait porter le projet, dès lors qu'il serait couplé avec la liaison Bordeaux-Toulouse.

Enfin, les arguments de la grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse joueraient ici également en faveur du Sud de l'Aquitaine (Bayonne, côte Basque) et ses relations, et Toulouse et Montpellier. L'effet réticulaire des lignes nouvelles (LGV Bordeaux Toulouse) et la création d'un Y aquitain au Sud de Bordeaux serait susceptible de dynamiser fortement les liaisons entre le Sud de l'Aquitaine et la Méditerranée.

