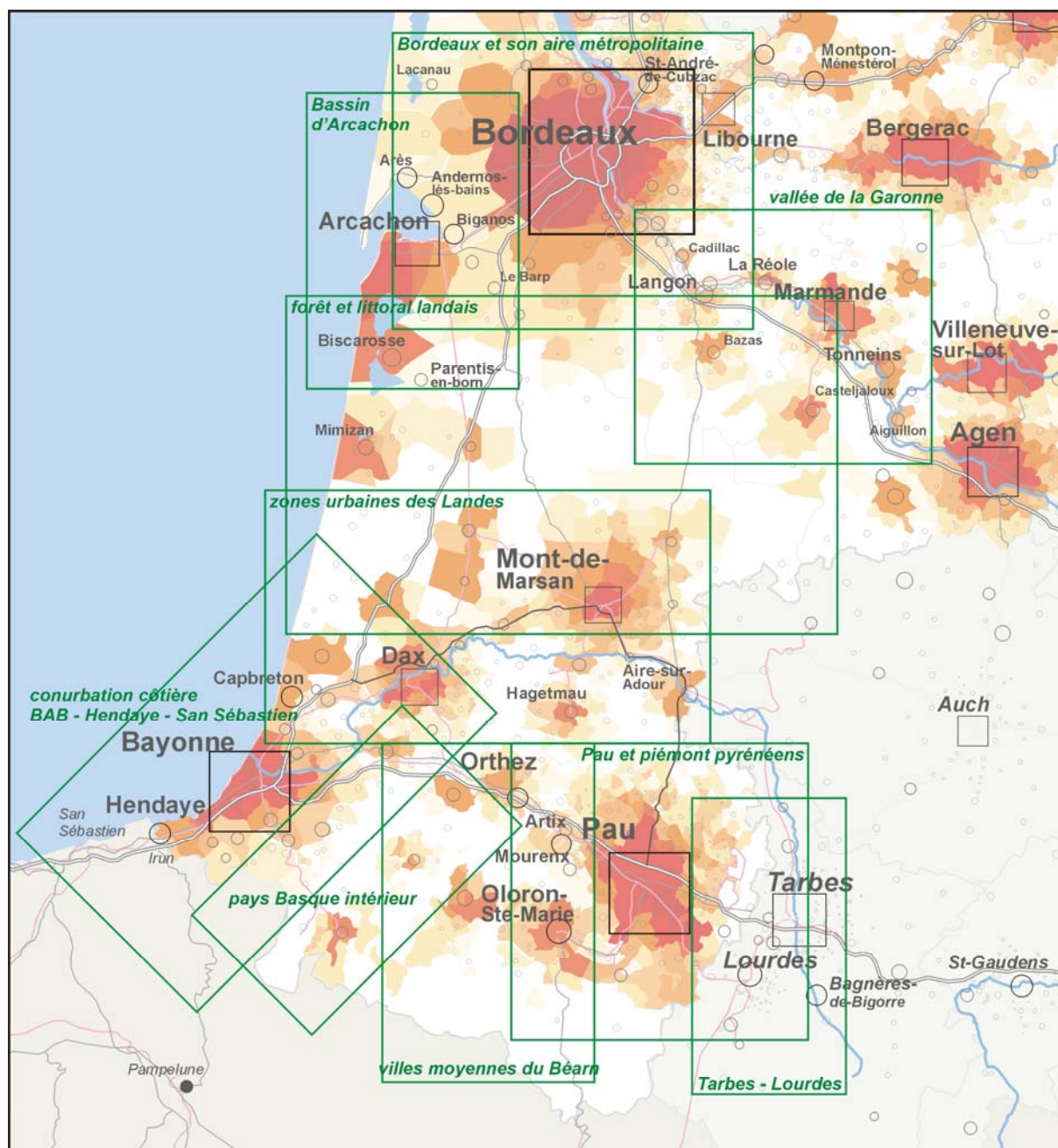


Partie 3 : les dynamiques territoriales propres aux espaces de cohérence

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Partie 3 : les dynamiques territoriales propres aux espaces de cohérence

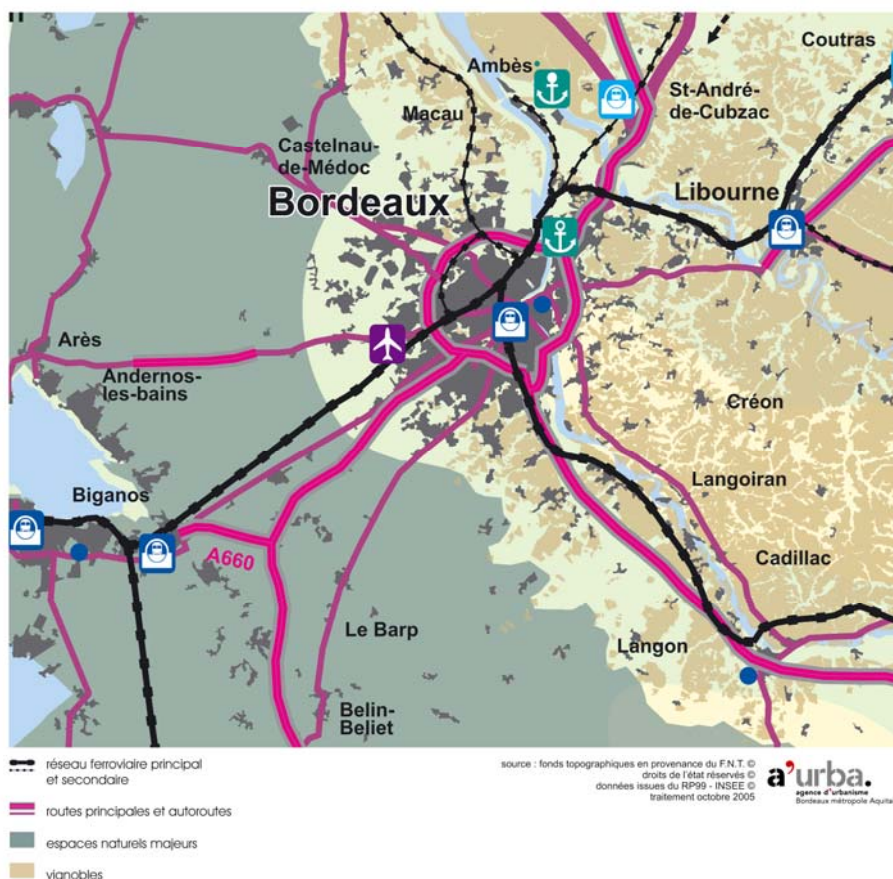
10 espaces de cohérence composent le territoire d'étude :



Bordeaux et son aire métropolitaine

Deux approches peuvent présider à la notion de territoire de cohérence de l'aire métropolitaine. La première est celle de l'espace de métropolisation qui comprend selon l'INSEE un territoire élargi à une centaine de communes autour de Bordeaux, qui constitue peu ou prou le périmètre du Schéma directeur de l'aire métropolitaine (93 communes), aujourd'hui SCOT.

La deuxième est celle du territoire vécu défini en fonction du pourcentage de résidents actifs qui travaillent à Bordeaux. Elle couvre une aire beaucoup plus élargie que l'actuel Schéma directeur et s'étend du Bassin d'Arcachon à Langon, Libourne et le Nord du Médoc. C'est pourquoi **la notion de système métropolitain est sans doute la plus adaptée pour appréhender la métropole et ses territoires d'influence, qui, de fait, peuvent graviter autour de polarités secondaires leur donnant une certaine autonomie par rapport à Bordeaux.** Pour une meilleure compréhension des phénomènes décrits ci après, on se calera sur le périmètre du schéma directeur, regroupant aujourd'hui 93 communes autour de Bordeaux, tout en gardant bien à l'esprit que les phénomènes touchent l'aire métropolitaine et trouvent une résonance élargie s'étendant peu ou prou sur l'ensemble du territoire girondin.



1. Etat des lieux

Organisation territoriale

Composée autour du noyau historique de Bordeaux, l'aire métropolitaine bordelaise s'est développée jusqu'au milieu des années 1970 essentiellement à l'intérieur de son boulevard périphérique, lequel inclut les centres de Mérignac et Pessac, respectivement 2^{ème} et 3^{ème} villes de la Gironde.

Les noyaux urbains secondaires principaux, ceux de Libourne à l'Est et de Langon au Sud, sont restés jusqu'en 1980 relativement autonomes par rapport à la communauté urbaine. Depuis 20 ans, on assiste à plusieurs phénomènes qui déterminent le développement de l'agglomération :

- **Un étalement urbain à l'Ouest et au Nord Ouest**, qui tend à se développer aussi à l'Est et au Sud, transcendant ainsi les bassins physiques du fleuve ;
- **Une dispersion urbaine dans la grande périphérie**, sur une couronne pouvant aller jusqu'à 70 km, se traduisant là où les noyaux villageois existaient par une rurbanisation, mais également par des systèmes urbains nouveaux qui se déploient dans un espace urbain très disponible.

Concernant l'emploi, on retient l'attractivité du centre de l'agglomération, avec une forte concentration d'emplois administratifs et tertiaires, l'emploi secondaire (dont supérieur) étant, lui, plus présent autour de la rocade, de la zone aéroportuaire à l'Ouest et des polarités logistiques (Bassens, Hourcade).

Notons aussi l'émergence d'un territoire susceptible de drainer une dynamique particulière en matière d'emplois hautement qualifiés, **la Route des Lasers**.

Structuration du territoire

L'organisation du noyau urbain de la métropole est marquée par **sa faible densité et par un manque de hiérarchie des grands tracés urbains, qui pénalisent la lisibilité et l'organisation des tissus urbains** dès qu'on franchit la barrière des boulevards. Le système des voies rapides mis en œuvre à partir des années 1970 permet à la fois de répondre à l'accessibilité des grands territoires périphériques et des noyaux centraux, sans pour autant déterminer une structure de développement particulière. Il faudra attendre les années 2000 pour que le système de tramway, conçu dans une logique de redynamisation des corridors urbains qu'il dessert, engendre **une dynamique nouvelle de structuration de l'espace central**.

Attractivité

Longtemps reléguée au rang de grande métropole régionale, certes bien promue en services et bénéficiant d'un important tissu administratif et universitaire, la métropole bordelaise prétend aujourd'hui à un rayonnement économique et culturel qui dépasse la sphère régionale : par son attractivité patrimoniale mise en valeur par le **projet urbain autour du tramway**, mais également par son attractivité économique autour des pôles de l'aéronautique, de la recherche et des services.

La qualité de vie, l'université, les services sont autant d'arguments pour l'implantation de nouvelles populations dont on peut attendre qu'ils seront confirmés par la mise en service du TGV Paris - Bordeaux en 2016.

Accessibilité

Elle est lourdement pénalisée aujourd'hui par la saturation des réseaux, notamment routiers. Les projets d'élargissement de la rocade et d'un nouveau franchissement aujourd'hui programmés, risquent d'être insuffisants face à l'explosion des déplacements en périphérie. La fréquentation du tramway, qui dépasse aujourd'hui les prévisions, ne provoque pas pour autant de report modal, contrairement à ce qui est prévu dans le Plan de Déplacements Urbains.

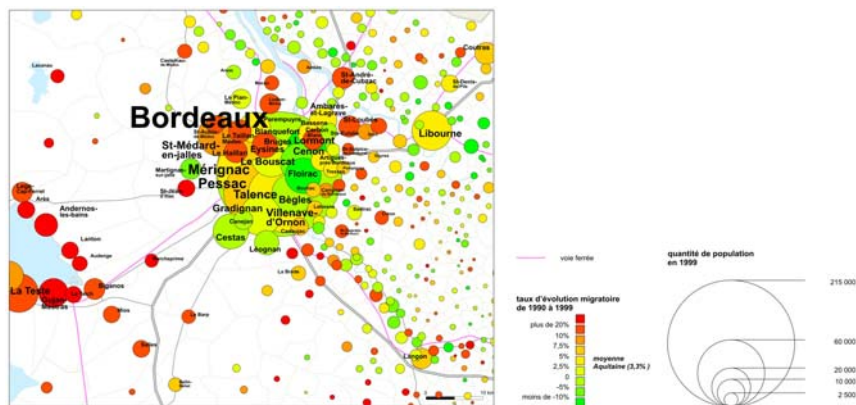
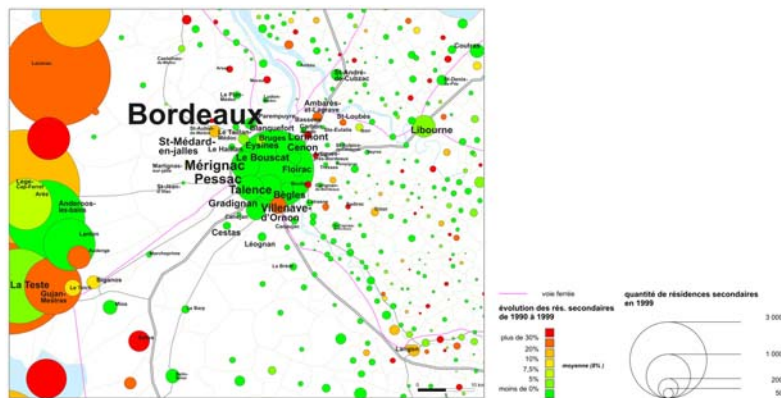
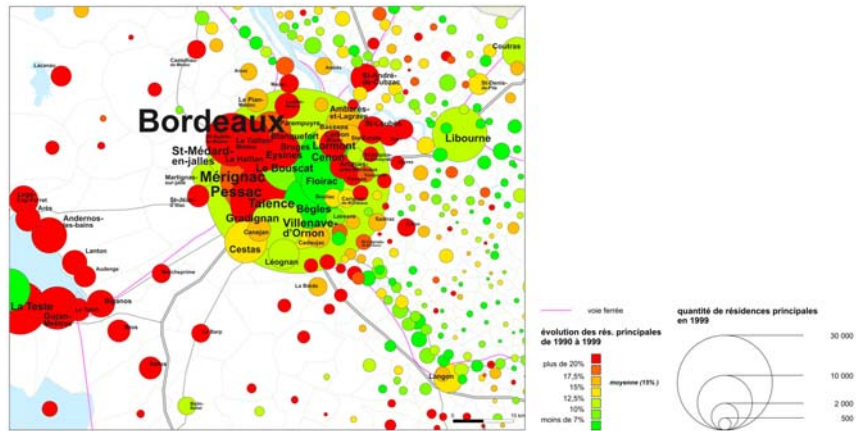
Cela pénalise l'accessibilité aux grands équipements d'agglomération, notamment l'aéroport. De plus, le schéma directeur de l'aire métropolitaine réserve la possibilité de réaliser **un contournement autoroutier de l'agglomération**, dont les études préliminaires sont en cours. Aucun montage financier n'est cependant arrêté aujourd'hui pour ce projet, dont il reste également à préciser le tracé.

Concernant l'accessibilité ferroviaire, la résorption du bouchon de Bordeaux sur la rive droite, en cours, va débloquent un des plus grands goulots ferroviaires européens mais elle ne résoudra pas, pour autant, les problèmes de saturation du faisceau ferré en sortie Sud Ouest de l'agglomération.

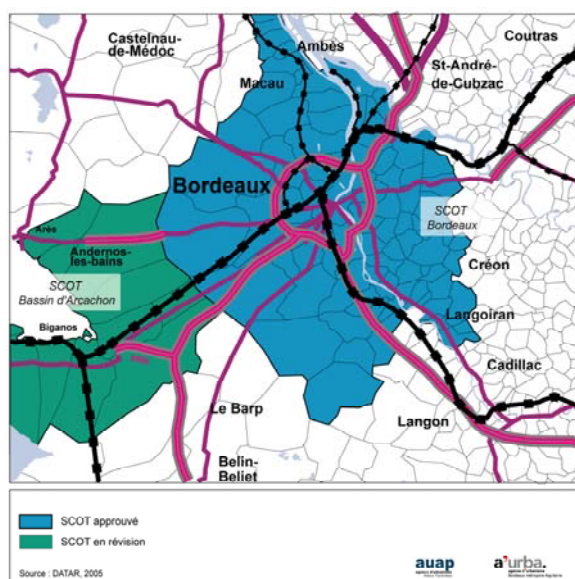
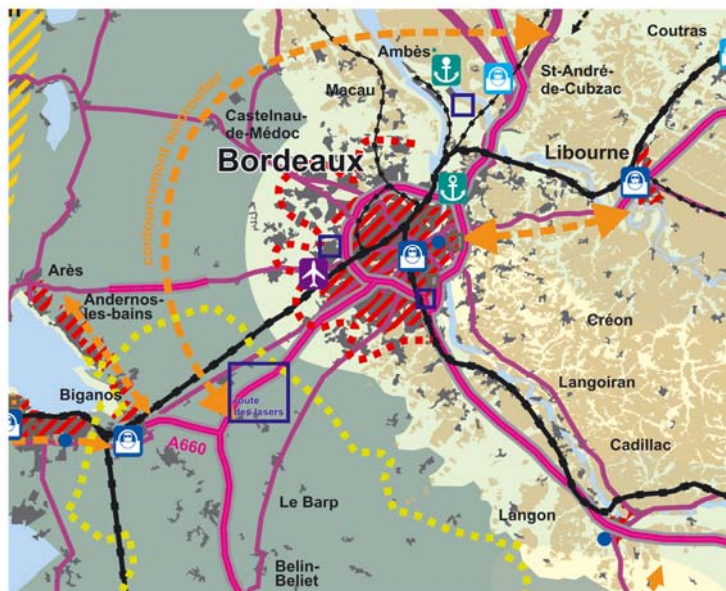
Plus difficiles à cerner sont les impacts globaux de ces projets sur l'ensemble de l'agglomération. Ceci est en effet conditionné par les perspectives en matière d'emplois dans un contexte de concurrence européenne et internationale. C'est pourquoi l'enjeu de l'attractivité économique et des leviers qui peuvent se construire en mettant en synergie les pôles d'innovation (mégajoules, nouveaux matériaux, aéronautique) avec l'université et la recherche est plus que jamais posé.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Bordeaux et son aire métropolitaine



2. Etat des projets



Bordeaux et son agglomération ont engagé depuis 8 ans une remise à plat générale de la stratégie de développement métropolitaine, se dotant en quelques années de documents de cadrage et de planification qui réorientent l'organisation du territoire, l'enjeu principal étant celui de faire face à la dispersion urbaine périphérique "tendancielle" de l'agglomération dont le risque était de conduire à terme à un affaiblissement progressif du centre de l'agglomération.

Le Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, approuvé en 2001 et valant aujourd'hui SCOT, regroupe 87 communes (dont les 27 de la Communauté Urbaine) et fixe les lignes directrices de développement d'un territoire d'environ 800.000 habitants.

Dans l'objectif d'un meilleur équilibre entre renouvellement urbain et étalement urbain, il affirme le principe d'un renforcement du centre de l'agglomération, en proposant de valoriser les services urbains et la densification dans les centres, mais également dans les corridors des axes lourds de transport en commun. Il prend également appui sur la notion de charpente paysagère d'agglomération, en identifiant les espaces naturels majeurs à préserver et valoriser sur le territoire de l'agglomération, affirmant notamment le rôle de la Garonne comme clef de voûte de l'armature paysagère ainsi que celui de ceinture verte périphérique. Le PLU de la Communauté Urbaine, dont l'approbation est attendue à la mi 2006 reprend ces principes en les déclinant sur le périmètre communautaire, se donnant pour objectif de répondre aux besoins de **construction de 40.000 logements nouveaux à 10 ans exprimés au P.L.H communautaire**.

Les investissements en matière de transports, inscrits au PDU, se poursuivent jusqu'à 2008, date de mise en service de la 2^{ème} phase du tramway, sachant qu'aujourd'hui, les **réflexions préalables sont en cours concernant l'évolution du réseau TCSP et son articulation avec le ferroviaire**.

Parmi les projets opérationnels, il convient de citer la dynamique importante amorcée depuis quelques années sur 2 territoires stratégiques :

- la rive droite de la Garonne et le GPV (6.000 logements nouveaux programmés à 3 ans, y compris logements reconstruits, 10.000 attendus à l'horizon 2010) ;
- Bordeaux Nord (5.000 logements réalisés ou en cours de construction depuis 2000, 3.500 nouveaux logements programmés à 3 ans) ;
- Une réflexion stratégique est en cours sur le quartier de la gare St-Jean Belcier, Bègles, au regard de l'effet attendu de la LGV Paris - Bordeaux 2 h, dont la mise en service est attendue à 8 -10 ans.

Sur le plan économique, Bordeaux et son agglomération cherchent à développer leur fonction de pôle de services et les filières industrialo-tertiaires existantes, tout en s'efforçant de compenser la baisse du trafic portuaire en développant l'offre logistique multimodale (pôle d'Hourcade).

En outre, deux filières apparaissent comme fortement génératrices d'emplois à court terme :

Le centre de l'agglomération cherche également à développer son image et son rayonnement construit à partir du renouveau du centre historique, de l'espace public et de la reconquête du fleuve : Bordeaux a récemment déposé un dossier de candidature pour être le candidat français au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Au-delà de ces documents de cadrage qui préfigurent la mise en œuvre d'un projet d'agglomération d'ensemble, il apparaît que la métropole bordelaise fait face aujourd'hui à une mutation accélérée, dont les principaux leviers et impacts peuvent être résumés de la manière suivante :

- **La métropolisation :**

Aujourd'hui, l'agglomération bordelaise prise au sens large, est l'une des plus dynamiques sur le plan démographique au niveau français. Cela se traduit au centre de l'agglomération, à l'échelle du SCOT mais aussi au-delà. Dès lors, les collectivités, conscientes du phénomène, engagent des réflexions partenariales pour se doter d'une vision d'ensemble sur l'armature territoriale incluant les problématiques des territoires partenaires, qu'il s'agisse du Libournais à l'Est, de Langon au Sud et bien sûr, sur Arcachon. Sans attendre les résultats des dernières analyses démographiques, on peut estimer que les hypothèses les plus optimistes du SCOT en terme de croissance démographique seront dépassées.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Bordeaux et son aire métropolitaine

3. La situation de référence en 2020

	1999	Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne
Organisation territoriale		
Démographie :		
- 0-20 ans	201 858	210 240
- 20-40 ans	253 780	258 441
- 40-65 ans	255 482	313 856
- 65-75 ans	66 170	101 961
- 75 ans et +	58 156	86 929
TOTAL	835 446	971 427
Facteurs tendanciels (2020)		
Emplois :		
- Agricoles		
- Industriels		
- Tertiaires		
<i>Facteurs tendanciels</i>		Renforcement du secteur tertiaire, déjà à 82% sur la Communauté urbaine, au détriment des emplois industriels qui vont disparaître ou migrer.
Structuration des espaces		
- Principaux noyaux urbains	Bordeaux, Mérignac, Pessac, Talence.	Pas de changement dans la hiérarchie des noyaux urbains.
- Equipements	Présence des équipements de niveau régional	Un complément des équipements de niveau régional (auditorium, Zénith, stade, salle multifonction).
- Polarités économiques , culturels, touristiques	Bordeaux premier pôle d'emploi devant Mérignac et Pessac. Une fréquentation touristique en augmentation, notamment le tourisme d'affaire en lien avec le projet urbain et les nouvelles superstructures d'accueil (Palais des congrès)	Une augmentation tendancielle du flux touristique Le projet de la route des lasers pourrait générer la création d'emplois de haut niveau autour de la recherche en lien avec l'Université. Une anticipation sur le tracé du grand contournement pourrait déplacer certaines zones d'activités, notamment celles liées à la logistique.
Facteurs tendanciels (2020)		
Accessibilité		
- Infrastructures de transport	Le manque de franchissement du fleuve reste un handicap pour le bon fonctionnement infra agglomération.	En 2010 le pont Bacalan-Bastide répondra à une partie des besoins, bien que non programmé devrait suivre le franchissement amont au droit du boulevard JJ Bosc.
- Gares et pôles d'échanges		
- Inter modalité		
- Logistique	Le tramway va entraîner la création de pôles d'échanges et d'inter modalité au delà de l'existant (gare Saint Jean, Bassens, aéroport, Bègles Hourcade)	Le grand contournement de Bordeaux, plus tard offrira également un franchissement aval pour l'agglomération.
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	Pôles logistiques éclatés sur l'agglomération ce qui ne donne pas une bonne lecture de la politique publique en la matière : Bassens, Bruges, Blanquefort, Bègles, Cestas. Certains ne bénéficiant pas d'accès performants (Blanquefort, Bassens) qui limitent leur capacités.	Les gares de Pessac et Saint Louis vont devenir des pôles d'échange ainsi que de nouveaux sites comme Arlac. Logiquement la logistique devrait s'éloigner du centre de l'agglomération et après le site d'Hourcade relativement restreint on devrait assister à un report vers le sud ouest de l'agglomération.
Sensibilité des territoires		
- Espaces sensibles	L'agglomération contient plusieurs types de zones sensibles.	Une nécessaire affirmation des protections des zones sensibles, surtout celles qui aujourd'hui ne bénéficient pas de périmètres renforcés.
- Autres	-Les zones naturelles classées dans le nord de l'agglomération et sur la presqu'île.	
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	-Le terroir viticole -les coulées vertes -les espaces tampon entre l'urbain et le rural.	

▪ Une croissance démographique soutenue

Les hypothèses hautes évaluées en 2020 concernant la croissance démographique de l'agglomération seraient très vraisemblablement à revoir à la hausse, compte tenu des derniers résultats issus des sondages INSEE. Le cap de l'agglomération "millénaire" sera atteint en 2020, la question étant plus de savoir quelles limites donner à l'aire métropolitaine.

▪ La consolidation d'un système métropolitain

L'un des résultats de cet essor démographique est le besoin pour l'ensemble des collectivités concernées, à l'échelle de la CUB, du schéma directeur et au-delà, de construire une vision d'ensemble pour développer une armature territoriale performante, vivable et attractive incluant les problématiques des territoires partenaires, qu'il s'agisse de Libourne à l'Est, de Langon au Sud et bien sûr, sur le Bassin d'Arcachon. A cet égard, la structure de la desserte ferroviaire et son articulation avec le système de déplacement métropolitain jouera un rôle fondamental.

▪ L'effet LGV Paris - Bordeaux 2h

Les retours d'expérience sur les villes françaises rentrées peu à peu dans le club des villes à 2 h de Paris montrent que le seuil des 2 h constitue un cap à partir des dynamiques nouvelles de résidentialisation et de localisation d'activités économiques se créent, en complémentarité avec la région parisienne. Ces dynamiques dépendent en premier lieu de l'effort des collectivités pour anticiper ce phénomène et **la réflexion sur la gare est à cet égard cruciale.**

On note en outre que la LGV Paris Bordeaux 2 h captera probablement une grande part de la clientèle aérienne sur cette ligne et amènera l'aéroport de Bordeaux à se repositionner sur d'autres créneaux.

▪ L'effet contournement autoroutier

L'une des principales inconnues de la projection de l'état de l'agglomération en 2020 repose sur la réalisation -qui n'est pas encore acquise- du contournement autoroutier et ses impacts sur le développement urbain. La programmation du projet actuel repose sur un objectif "vertueux" de limiter les connexions de la nouvelle infrastructure au tissu urbain périphérique, afin de contrôler les effets d'aspiration sur l'étalement urbain périphérique. Cela renvoie aux questions d'équilibre interne sur l'organisation du système métropolitain. Sur un registre plus élargi, la vocation d'accueil de transit affecté au contournement routier devra s'articuler avec le système d'infrastructures ferroviaires et aéroportuaires de l'agglomération, sur des bases qui ne sont pas encore connues.

- **Le rayonnement de l'agglomération au plan économique et culturel**

C'est également l'une des inconnues de 2020, qui repose sur les fruits des efforts engagés aujourd'hui. Le positionnement de Bordeaux comme pôle patrimonial et porte d'accueil d'une région attractive au plan des paysages et de la qualité des espaces semble acquis mais ne saurait faire l'économie d'une plongée dans la modernité et un meilleur positionnement dans les dynamiques économiques et culturelles plus contemporaines.

C'est l'objectif, au plan économique, des pôles de compétitivité sur lequel souhaite s'appuyer l'agglomération (Aéronautique, Spatial Défense, nouvelles technologies) à partir d'une activité existante très soutenue va bénéficier de l'effet de levier des nouveaux équipements (Mégajoule, Technowest). Cela reste en revanche à construire au plan de la dynamique culturelle de l'agglomération et de son rayonnement sur le tertiaire et les services de haut niveau.

Arcachon

Le bassin d’Arcachon forme une entité territoriale incontestée, en raison en particulier de sa nette séparation physique avec l’agglomération bordelaise. Toutefois, chacun des trois côtés est original, la côte Sud se distinguant par la présence de la ville éponyme et la desserte par le train. C’est aussi l’organisation urbaine la plus ancienne et la plus structurée. Par contre la côte Est est très proche de Bordeaux en voiture et devient un lieu de résidence principale. Le fait nouveau est désormais l’extension du système urbain en direction du Val de l’Eyre jusqu’à Belin par Mios et Salles, auparavant autonomes. L’ensemble constitue un nouveau Pays.



1. Etat des lieux

Organisation territoriale

Le bassin d'Arcachon est plutôt un **bassin résidentiel** qu'un bassin d'emploi. Il est fragmenté en quatre entités. Néanmoins l'emploi local, en particulier saisonnier, n'est nullement négligeable. En outre, le bassin s'inscrit dans un vaste bassin d'emploi composé de trois ensembles, très dépendants soit de la métropole, soit du complexe aérien et spatial, soit du Laser Mégajoule (LMJ). Ce dernier, associé à la « Route des Lasers », exerce une poussée de l'emploi, mais qui se situe en grande partie hors de l'aire du bassin.

Structuration

Le bassin est en fait « une ville autour d'un parc marin central », comportant un chapelet de centres urbains à intervalle moyen de 5/6 km, d'où un problème de rocade autour du bassin, seule l'A660 jouant ce rôle.

Arcachon, la sous-préfecture, ville éponyme du bassin, est en cul-de-sac ; elle est loin d'être la plus importante, ne s'accroît plus, mais reste un gros bassin d'emploi, une centralité de services déterminante, moins banale que les autres cités. Elle dispose d'un vrai patrimoine urbain.

Attractivité

L'attractivité résidentielle reste très forte, en particulier en vue de la retraite (population vieillissante) ; néanmoins, la hausse du foncier sélectionne la demande résidentielle et repousse les ménages moyens vers le « fond du bassin » (de Biganos à Lège) et le Val de Leyre.

Les équipements sont de bon niveau (4 lycées, dont 2 à Arcachon) pour la vie quotidienne, et présentent un surdimensionnement en raison de la saisonnalité de la fréquentation (grandes surfaces commerciales). Un pôle d'enseignement supérieur et de recherche en océanographie et biologie marine se dessine à Arcachon.

L'ensemble du site présente une **haute attractivité touristique**, en raison en particulier de la qualité et de la diversité des **espaces naturels**, mais par contre la qualité générale des équipements est inférieure à ceux de la côte basque.

Certaines difficultés économiques sont propres à la ville d'Arcachon, dues à la hausse du foncier, à la saisonnalité et au déplacement de la grande distribution vers la Teste et Gujan Mestras.

Accessibilité

Pour le tourisme, le TGV direct de Paris produit un excellent effet, en ranimant en particulier les week-end d'avant et d'arrière-saison.

Mais en revanche l'inachèvement de l'autoroute A 660, induit un enclavement relatif assez préjudiciable. L'intensité des flux de Bordeaux à Arcachon est constante en toute saison, et les bouchons, désormais quotidiens, sont évidemment impressionnants en saison.

La perspective du contournement autoroutier de Bordeaux, échangeant probablement au niveau de l'échangeur de Beauchamp, carrefour A60/A660 (Mios), fait se profiler, à l'extrémité Ouest de la « Route des Lasers » (de Cestas à Mios), un nœud routier d'une importance stratégique fondamentale, invitant à une réflexion prospective.

Sensibilité environnementale

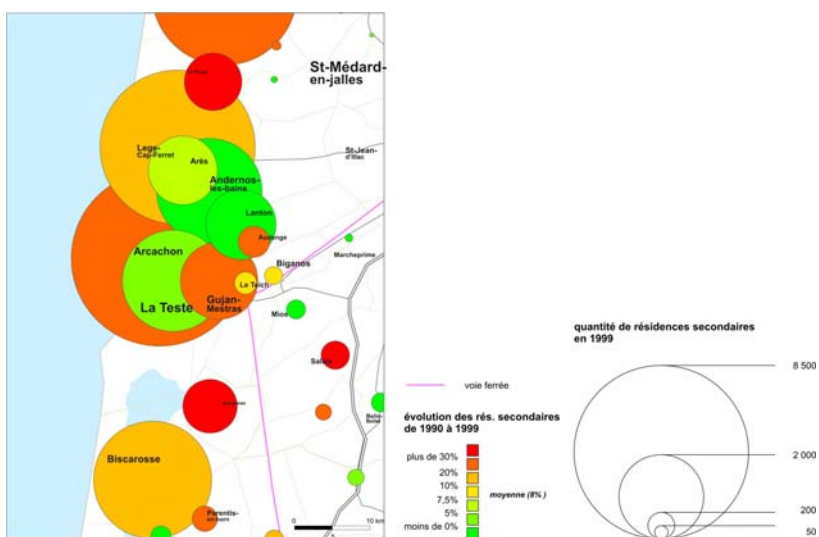
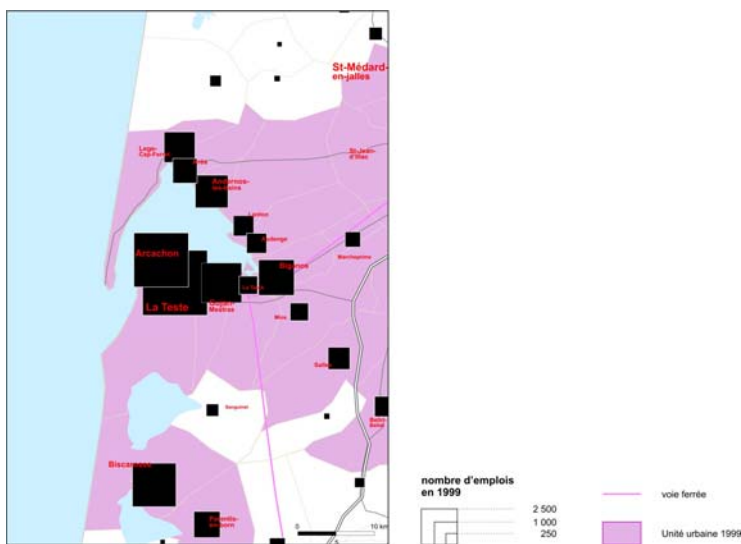
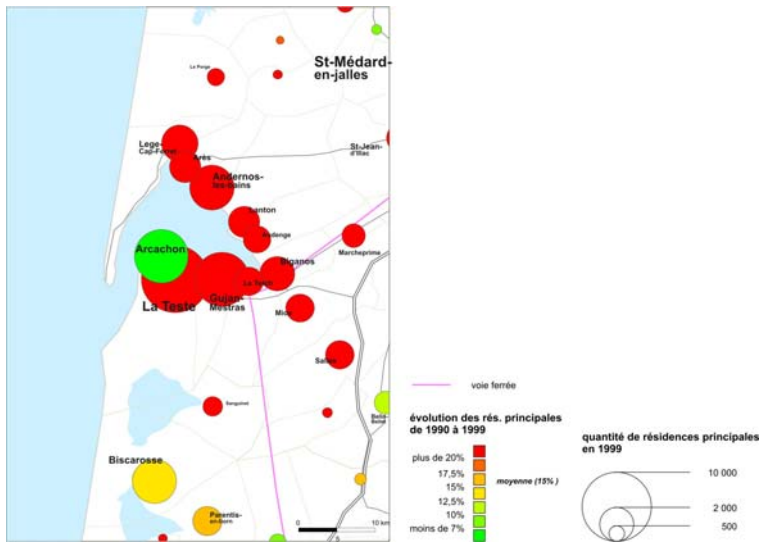
Le bassin présente une sensibilité particulière aux problèmes environnementaux : grignotage des rives du bassin, coulées vertes peu à peu mitées, fenêtres sur mer rares et fragiles ; tentation permanente des promoteurs et de certains élus de « percer » sur le rivage de la mer au Sud (modalités d'application de la loi littoral parfois controversées).

Plusieurs « grands sites », en particulier la Dune du Pyla, sont répertoriés à l'échelle régionale, nationale ou internationale. Le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, défini autour du Val de l'Eyre, présente une fenêtre sur le bassin, notamment sur la commune du Teich qui renferme, dans le delta de l'Eyre, un parc ornithologique de renommée internationale. Il est à noter que les voies ferrées actuelles longent ou traversent ces sites.

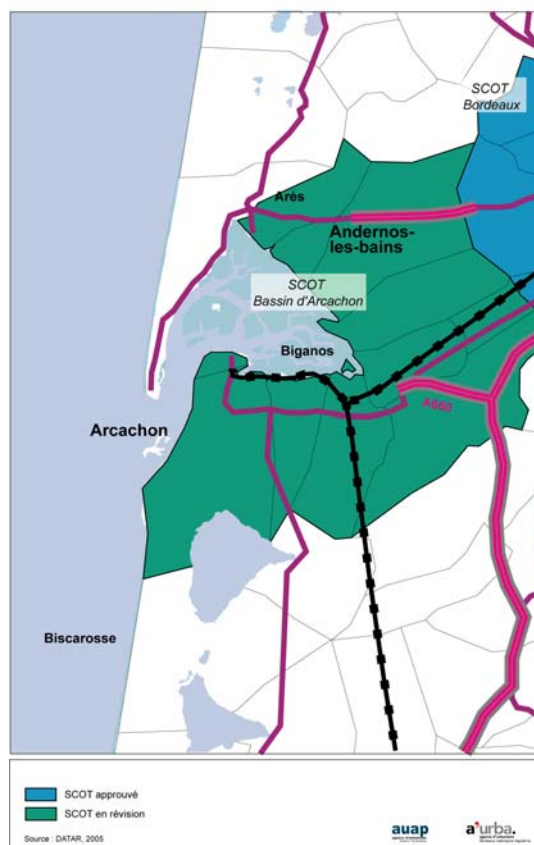
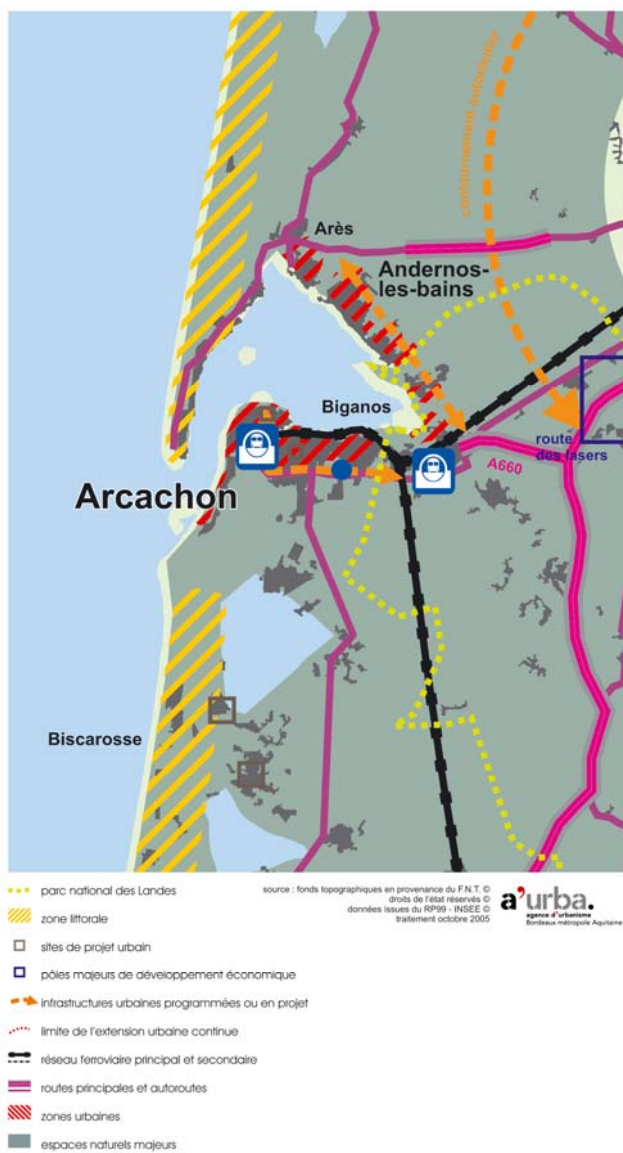
La « forêt usagère » de La Teste est une remarquable « relique », à la fois écologique et sociétale, et l'ensemble du massif forestier est soumis au risque d'incendie.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Arcachon



2. Etat des projets



1. Gouvernance territoriale (position des acteurs sur la thématique transport/déplacements)

La COBAS et bientôt le Pays du bassin d'Arcachon expriment des positions très tranchées sur les nouvelles infrastructures et en particulier le projet ferroviaire :

- déjà bien desservis par le TGV, ils sont surtout intéressés par le Paris-Bordeaux-Arcachon en 2h40 qui permet d'entrer dans la sphère des **loisirs de proximité** ;
- concernant le tracé d'une ligne nouvelle, ils militent pour la **priorité** de cette ligne par rapport à Bordeaux-Toulouse, en raison de la surcharge du trafic marchandises de la RN 10 ;
- ils se montrent sans conteste hostiles à une trouée nouvelle, mais en même temps désarçonnés par le projet de tronç commun, qui pourrait les amener à une réflexion plus approfondie ;
- le contournement autoroutier Ouest de Bordeaux est à leurs yeux ambivalent, porteur de développement comme de possibles nuisances ;
- en fait, en matière autoroutière, ce sont l'achèvement de l'A660 et le contournement du bassin qui sont leurs priorités(cf. PDU de la COBAS de juillet 2005)

Toutefois, le SCOT n'étant pas encore engagé, ces positions n'ont pas encore fait l'objet de débats croisés à l'échelle du pays (COBAS+COBAN+Val de l'Eyre) et nous semblent susceptibles d'évoluer.

2. Démarche de planification (SCOT, SD, ... principales orientations en matière de transport/déplacements)

Le SCOT n'est pas encore lancé, mais on dispose de quelques indications à travers le PDU d'une part, le « Livre blanc de l'A660 » d'autre part (étude de l'État dans le cadre du « 1% Paysage »).

A propos du PDU, outre l'achèvement de l'A660, on soulignera la volonté d'établir un réseau de **transports collectifs** de plus en plus performant, puis le fort intérêt porté au réseau communautaire de **pistes cyclables**, complétant le réseau « Côte Aquitaine ». Or, dans les deux cas de figure, le trait commun est **d'organiser systématiquement un rabattement sur les gares**.

3. Démarche de projet (projets contractualisés concernant notamment les transports et déplacements)

Le contrat d'agglomération de la COBAS (2003/2010) reprend ces dispositions en proposant de « **faire du transport ferroviaire la priorité des modes de transport** », en privilégiant en particulier l'intermodalité aux gares. A cet égard, il n'est pas inutile de signaler que 14% de la population active de la COBAS travaille dans l'agglomération bordelaise, soit un flux quotidien de 2800 personnes, compensé par un flux inverse de 950 personnes.

Néanmoins, alors que le « Livre blanc », qui sert pour ainsi dire de « point de vue de l'État », privilégie explicitement comme mode d'urbanisation future la **densification des zones actuellement urbanisées** (en particulier auprès des gares), le contrat d'agglomération n'est pas aussi précis, laissant ce soin au futur SCOT. Toutefois, très consciente du goulot d'étranglement foncier, la COBAS fait de son desserrement une priorité du Contrat d'agglomération. Elle vient de créer à cette fin un « **Établissement public foncier** ».

4. Démarche réglementaire (PLU, cartes communales)

Tous les PLU sont faits, par révision des POS, ou en cours (La Teste vient d'approuver son PADD).

5. Etudes en cours (gares, ...)

Toutes les communes de la COBAS, et en particulier Arcachon et La Teste, ont entrepris des projets de restructuration de leur centre-ville, le plus important étant la **ZAC de centre ville d'Arcachon**. Ces projets contribuent à une assez forte densification des quartiers situés à proximité des gares. Toutefois, ces sites de dimension restreinte sont bien loin d'équivaloir, en capacité d'accueil, aux quelques 1151 hectares qui seraient encore disponibles pour une urbanisation de type essentiellement pavillonnaire (contrat d'agglomération). Celle-ci générant un trafic automobile croissant que reflète la saturation croissante, en toutes saisons, de l'A660.

3. Synthèse situation de référence 2020

	1999	Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne	
Organisation territoriale			
Démographie :			
- 0-20 ans	23 924	29 384	22,8 %
- 20-40 ans	25 788	30 641	18,8 %
- 40-65 ans	33 738	51 659	53,1 %
- 65-75 ans	12 609	22 772	80,6 %
- 75 ans et +	10 206	19 154	87,7 %
TOTAL	106 265	153 610	44,6 %
Facteurs tendanciels 2020		Le bassin d'Arcachon est de très loin l'espace promis à la plus forte croissance en Aquitaine. De plus, bien que les classes senior, qui vont presque doubler, représentent l'apport le plus significatif ((19000 personnes supplémentaires), les juniors et les adultes sont loin d'être absents de cette croissance ; ce sont donc les besoins des diverses classes d'âge qui poussent à la demande.	
Emplois :	L'emploi agricole (Forêt) est marginal, la pêche est solide mais soumise aux aléas de la ressource, l'emploi industriel résistant, et le tertiaire très dominant (Tourisme, services publics-nouvelle sous-préfecture-, services à la personne).	L'équilibre de la situation actuelle devrait perdurer ; néanmoins, l'action publique en faveur d'une certaine diversification de l'activité pourrait donner quelques résultats.	
- Agricoles			
- Industriels			
- Tertiaires			
<i>Facteurs tendanciels 2020</i>	Toutefois, il faut souligner la grande dépendance d'une part au bassin d'emploi bordelais, d'autre part aux établissements publics du complexe militaro-industriel et scientifique, récemment renforcé par le LMJ. Enfin, l'effet d'urbanisation et d'entretien du patrimoine donne au BTP un rôle majeur dans est l'activité.		
Structuration des espaces			
- Principaux noyaux urbains	- le bassin comporte trois axes urbains, le plus constitué étant le chapelet de centres-bourgs de la COBAS, au Sud, avec sa tête celui d'Arcachon, dont le cachet, les équipements et l'attractivité sont indéniables ;	- Deux tendances se dégagent : l'une tend à l'intrication de l'activité touristique et de la résidence permanente ; les immeubles individuels ou collectifs passent d'un statut à l'autre, souvent dans le sens de la résidence de vacances vers la résidence principale.	
- Equipements	- avec des niveaux de prix et de clientèle différents (Arcachon, le Cap Ferret et le Pyla étant les plus chics), ces trois axes ont une activité touristique également intense	- Cette tendance gomme la propension à des périodes de séjour de plus en plus courtes, et à une saison désormais très ramassée ; on peut néanmoins estimer que cette tendance sera corrigée d'ici 2020, au profit d'une occupation plus durable des lieux par l'activité touristique	
- Polarités économiques , culturelles, touristiques			
Facteurs tendanciels (2020)			
Accessibilité			
- Infrastructures de transport	L'A 660 progresse encore un peu en 2006, jusqu'à Gujan-Mestras	L'achèvement et prolongement de l'A 660 et la réalisation du contournement est du bassin peuvent achever le désenclavement ;	
- Gares et pôles d'échanges		La COBAS peut avoir mis en place en 2020 un service public de transport ancré sur les gares.	
- Intermodalité			
- Logistique			
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>			
Sensibilité des territoires			
- Espaces sensibles	Mer (surtout), rivages et forêt forment un milieu fragile et protégé, avec lequel l'urbanisation doit composer.		
- Autres			
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>			

Sans être indifférent au projet ferroviaire Bordeaux - Espagne, le bassin d'Arcachon dispose d'une **dynamique propre** due à ses vertus résidentielles comme au choix d'implanter dans son orbite de grands établissements publics de nature militaire ou scientifique (Centre d'essais des Landes de Biscarrosse, Centre d'essais en vol de Cazaux, Centre de l'énergie atomique du Barp, et désormais Laser Mégajoule auquel est associé l'axe scientifique et industriel de la Route des Lasers).

D'autre part, même si le bassin échappe à terme à une urbanisation continue avec la métropole bordelaise, les deux aires urbaines sont d'ores et déjà conjointes, et la vie économique et sociale du bassin est intrinsèquement liée à celle de la métropole. Toutes les transformations attendues, tous les « coups partis » tels que le contournement autoroutier s'il se fait, ou la Route des Lasers qui, au delà de son intérêt économique, fait courir le risque d'une continuité bâtie et paysagère le long de l'A 63, vont en ce sens.

Le défi de cet espace est de gérer correctement une **croissance proche de 45 % en 15 ans**, sans attenter radicalement à la qualité de l'environnement. Défi d'autant plus redoutable que les habitudes prises vont à contre sens : habitudes de construire sans densité ; de se déplacer exclusivement en véhicule particulier, sauf sur les trajets habitat-travail entre Arcachon et Bordeaux, où le TER fait merveille et devrait massivement augmenter ses performances ; habitude de produire depuis 20 ans un **modèle urbain de type banlieue**, sans attrait. Le lancement d'une révision du SD/SCOT, une fois les PLU achevés, requerra une forte autorité politique si l'on veut éviter de poursuivre ce modèle incompatible avec un développement harmonieux des lieux.

4. Principaux enjeux

Au Laser Mégajoule du Barp, il faut associer la Route des Lasers, dispositif classé en « pôle de compétitivité » destiné à créer un tissu scientifique et industriel valorisant l'investissement initial. Cet ensemble introduit de l'emploi, souvent haut de gamme, et une demande résidentielle partagée entre les aires urbaines de Bordeaux et d'Arcachon. Il apporte des ressources publiques, mais plus de dépenses que de ressources sur le bassin proprement dit. Il induit un **risque de continuité urbaine** de façade que l'on peut estimer redoutable.

Le projet de contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise devrait ouvrir lui aussi des perspectives ambiguës : d'une part une accessibilité au bassin, d'autre part un risque d'engorgement, de banalisation, de fréquentation superficielle, et enfin, lui aussi, d'urbanisation en chapelet le long de l'A 63.

Sans même que la continuité physique ne s'impose, il n'est pas interdit de penser que l'intégration des systèmes économiques et résidentiels ne peut que gagner du terrain entre Arcachon et Bordeaux : le modèle d'une « **métropolisation renforcée** » semble inéluctable, générant des flux croissants de « pendulaires » entre les deux pôles. Il est vrai néanmoins que cette lourde évolution peut être contrariée par le poids des retraités, soumis à une mobilité moins rythmée que les actifs, dans la population future du bassin.

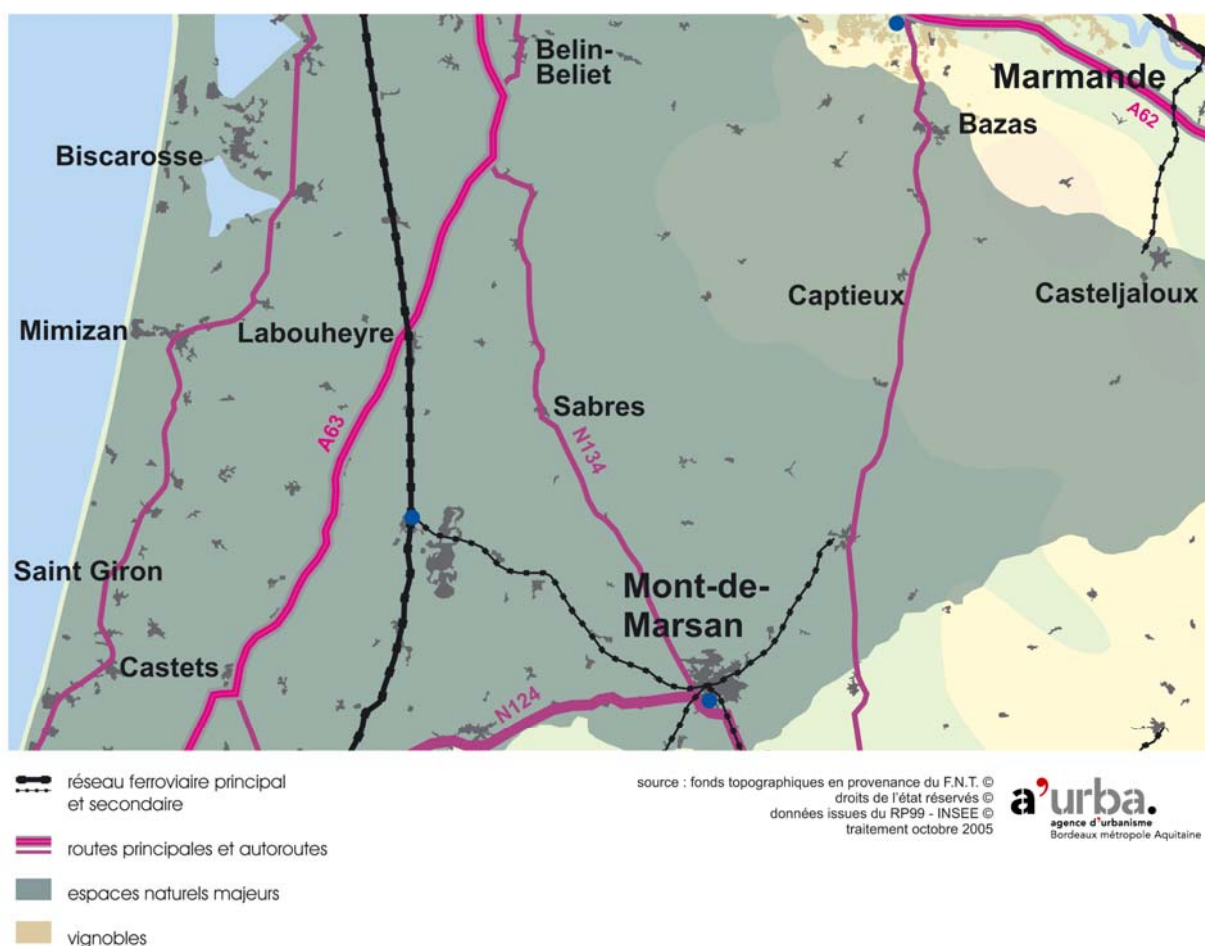
Le vieillissement de la population et la hausse de la part des retraités est en effet la composante de prospective sociale la plus lourde du bassin, site d'appel pour l'ensemble de la France. L'installation des retraités est préparée par l'acquisition préalable de résidences secondaires, ou encore de résidences principales par des personnels en poste dans l'un des complexes militaires, industriels ou scientifiques de l'aire de référence.

Le niveau de revenus moyen assez élevé de ces nouveaux résidents pousse, avec la hausse continue des prix, à une segmentation résidentielle assez ségrégative, qui, par exemple, interdit aujourd'hui l'accession à la propriété, et même à la location résidentielle, à beaucoup d'originaires d'Arcachon en particulier.

Le littoral et la forêt landaise

Cet espace de cohérence est marqué par l'importance de sa superficie et pourrait se justifier par la faible densité de son occupation humaine. Cependant après ce premier regard on est vite tenté d'y lire deux espaces différenciés surtout dans leur avenir.

Le littoral à la fois par les activités touristiques qu'il génère et qui vont s'accroître mais également par la pression démographique migratoire dont il fera de plus en plus l'objet va connaître une forte dynamique dont le reste du territoire ne pourra pas bénéficier à l'exception de la partie Nord-Ouest jouxtant le secteur du Bassin d'Arcachon.



1. Etat des lieux

Organisation territoriale

Il s'agit d'un vaste secteur marqué par la notion de grands espaces, vécus à la fois comme coupure entre Nord et Sud Aquitaine et zone de transit Nord Sud. Il se compose d'un espace sylvicole étendu et faiblement peuplé bordé par un littoral linéaire lui-même peu concerné par l'urbanisation dans sa plus grande partie, seuls quelques pôles touristiques se sont développés sans atteindre une grande ampleur à la fois limité par l'éloignement de grands pôles urbains mais également par les fortes contraintes d'extension voulues par la MIACA dans sa politique d'aménagement de la côte aquitaine.

L'activité économique est essentiellement organisée autour de la forêt, de l'agriculture et du tourisme. Ce dernier secteur est partagé entre un tourisme vert dans la partie intérieure du territoire et un tourisme balnéaire sur le secteur côtier.

Structuration

La structuration de ce vaste espace est différente selon les secteurs. La bande littorale est ponctuée d'entités bipolaires (bourgs « historiques » dans les terres, stations balnéaires créées au XX^{ème} siècle sur la côte océane). Le secteur intérieur est principalement occupé par la plus grande forêt exploitée d'Europe occidentale. Elle est parsemée de quelques petits bourgs et marquée par endroit d'un habitat dispersé « l'airial ». De vastes clairières ont été constituées dans le massif forestier lors de la deuxième moitié du siècle dernier afin d'accueillir la maïsiculture dans un premier temps et d'autres cultures ultérieurement (tournesol, fruits). Enfin il ne faut pas oublier la présence du parc régional des landes de Gascogne qui couvre une grande partie de l'espace sylvicole et qui joue un grand rôle à la fois dans la protection des territoires sensibles et dans le développement des ressources touristiques.

Attractivité

L'attractivité de ce territoire est fortement liée au développement du tourisme. En premier lieu le tourisme balnéaire dont le développement actuel fait émerger un véritable risque environnemental autour du développement de l'urbanisation en résidences mobiles. Tourisme vert qui tend à se structurer en lien avec les importantes ressources naturelles du secteur central et fortement coordonné par le parc régional.

Les parties nord et sud, essentiellement proches du littoral, sont concernées par les pressions démographiques fortes exercées sur les pôles du Bassin d'Arcachon et du BAB et qui se traduisent par un apport de population et une hausse sensible des valeurs foncières.

Les activités liées à la sylviculture et au traitement du bois sont dominantes à l'image de SMURFIT à Mimizan. La maïsiculture et plus généralement l'agroalimentaire complètent l'économie du secteur qui n'offre pas de grandes perspectives de développement.



Accessibilité

Ce territoire souffre d'une certaine faiblesse dans son accessibilité, la desserte ferroviaire de ce vaste espace est assuré essentiellement par la gare de Morcenx.

Les trois principaux axes routiers assurent le transit Nord Sud : à l'ouest la RN 10 Bordeaux - Espagne, à l'est la RN Bordeaux - Pau au centre la RN Bordeaux - Mont de Marsan peu performante. L'absence de maillage du réseau est patent, il n'existe pas d'axe routier Est Ouest structurant.

Principaux enjeux

Un espace fortement soumis à une sensibilité environnementale qui, notamment dans sa partie nord, doit confirmer son rôle de poumon vert pour l'espace métropolitain girondin, rôle déjà défini lors de la création du parc régional. Il doit également se traduire par une exploitation équilibrée d'espaces à forte valeur écologique.

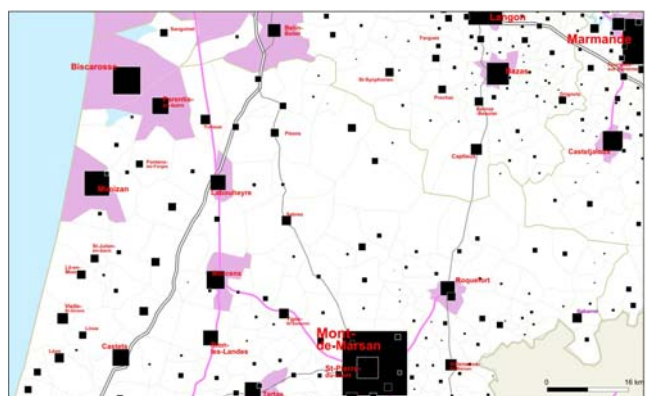
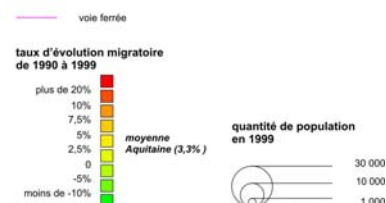
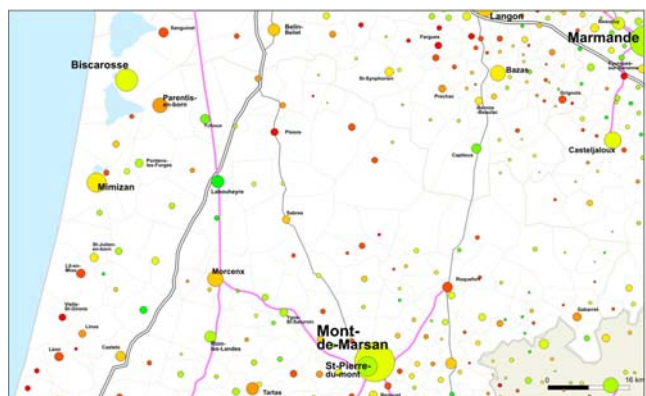
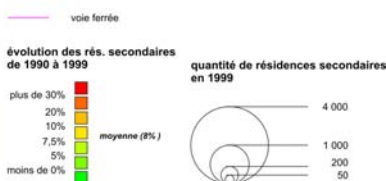
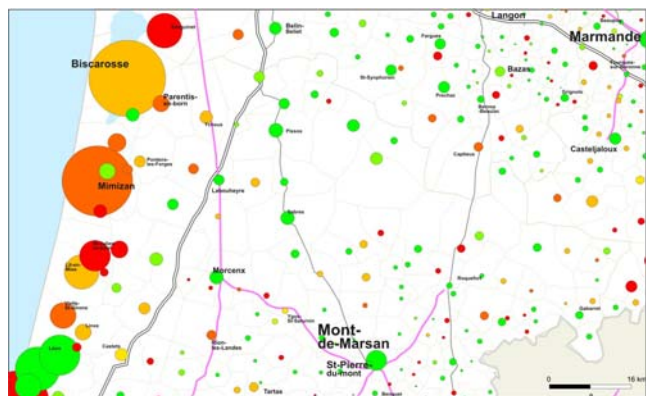
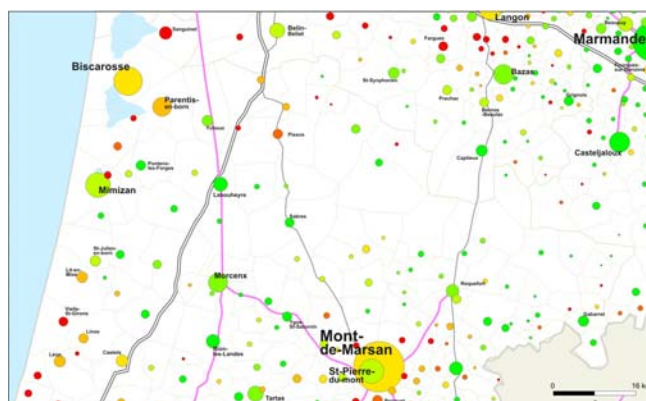
La frange littorale sera soumise à une pression démographique de plus en plus intense, elle devra continuer à maîtriser son développement.

Concernant les flux de circulation Nord Sud une amélioration du traitement du transit poids lourds est envisagée autour de nouvelles infrastructures et de changement de mode de transport (autoroute Bordeaux Pau, mise aux normes autoroutières de la RN 10, développement du ferroutage).

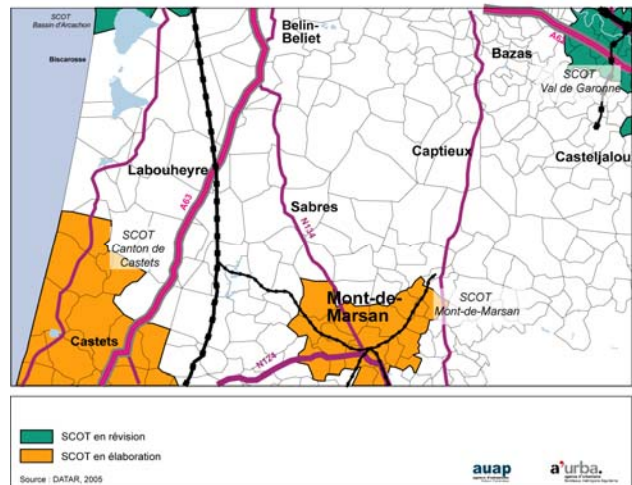
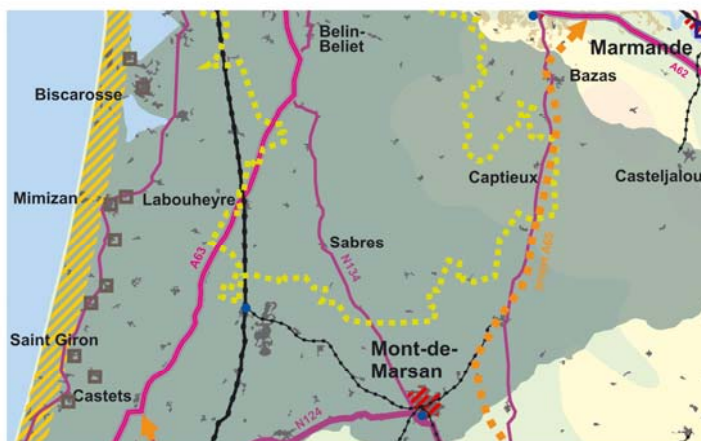
Le grand enjeu pour ce territoire est tout à la fois de conserver son exceptionnel patrimoine naturel et d'assurer un développement nécessaire encré autour du tourisme et de l'accueil de nouvelles populations.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Le littoral et la forêt landaise



2. Etat des projets



1. Gouvernance territoriale (position des acteurs sur la thématique transport/déplacements)

Cet espace par rapport au transport et déplacements est surtout vécu pour l'essentiel de son territoire comme un espace de transit. Dans sa partie Nord il est concerné journalièrement par les déplacements domicile travail entre le Bassin d'Arcachon et l'agglomération bordelaise, le reste de l'espace est concerné par le transit, à l'Est par la route Langon Pau et surtout à l'Ouest par l'autoroute A10. Lors des Week-ends et de la période estivale la partie littorale est fortement sollicitée par les flux touristiques.

Les élus du parc naturel régional sont très sensibles à toute infrastructure de transport qui génère un simple transit, source de nuisances. Ils se positionnent plus en fonction des incidences sur le territoire traversé que de l'intérêt même du projet.

Ainsi s'ils se montrent plutôt favorables à l'autoroute Langon-Pau dans la mesure où un échangeur au droit de Roquefort desservira le territoire du parc à l'Est, ils se positionnent d'une part pour donner la priorité au projet Bordeaux - Espagne par rapport à la ligne Bordeaux Toulouse et d'autre part sur un tracé Ouest qui épouserait le plus possible le corridor actuel afin d'éviter un phénomène de double coupure et qui laisserait la ligne actuelle au ferroutage allégeant ainsi le transit poids lourds de l'A10, enjeu capital pour les territoires bordant cette infrastructure.

Pour le Conseil Général des Landes l'augmentation du volume du ferroutage est un objectif important pour le trafic de l'A10, la DDE40 est du même avis.

Le Conseil Général 40 développe des hypothèses sur les transports et déplacements.

Il fait le constat que malgré la faible occupation démographique d'une grande partie de l'espace concerné il est fort bien desservi (Bordeaux Espagne, Bordeaux Toulouse, future autoroute Bordeaux Pau). Par ailleurs il bénéficie d'un foncier peu onéreux, de bonne qualité (stable et plat). Ces deux atouts pourraient lui permettre d'accueillir des entreprises nuisantes que peu de territoires souhaitent recevoir, le facteur risques étant ici plus facilement intégré du fait de la faible population.

Par ailleurs il semble possible de répondre à la forte pression démographique qui s'exerce sur le littoral atlantique en développant les villages existants en retrait du littoral, il s'agirait de les faire passer de quelques centaines d'habitants à quelques milliers en développant une politique d'ensemble où de nouvelles infrastructures de déplacement relierait ces pôles de développement entre eux.

Le Conseil Général des Landes ainsi que la DDE des Landes, sans se positionner sur les tracés de la future ligne, sont d'accord pour dire que le tracé Est aurait l'avantage de rééquilibrer quelque peu le territoire départemental.

2. Démarche de planification (SCOT, SD, ... principales orientations en matière de transport/déplacements)

Le SCOT du Bassin d'Arcachon est en projet, il est trop tôt pour parler d'orientations. Cependant est déjà évoqué l'enjeu de la desserte du Bassin d'Arcachon qui pourrait également servir comme entrée Ouest du Parc Naturel Régional.

Charte du Parc, décret du 17 juillet 2000 met l'accent sur la réduction des nuisances provoquées par les infrastructures.

3. Démarche réglementaire (PLU, cartes communales)

Les principales communes du secteur sont dotées d'un PLU.

4. Etudes en cours (gares, ...)

Une réflexion est menée autour de la gare de Morcenx et de son rôle de desserte pour les territoires du Parc Naturel Régional.

3. Synthèse situation de référence 2020

	1999	Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne
Organisation territoriale		
Démographie :		
- 0-20 ans	14 682	13 997
- 20-40 ans	15 192	15 447
- 40-65 ans	21 642	24 856
- 65-75 ans	7 880	10 563
- 75 ans et +	6 169	9 901
TOTAL	65 565	74 764
Facteurs tendanciels (2020)	Secteur peu peuplé avec une très faible densité sur les zones forestières et une plus grande concentration sur les différents pôles littoraux.	Sur ce secteur nous allons assister à un vieillissement de la population plus important que la moyenne aquitaine. La dynamique démographique (+14%) ne va s'exercer que sur la frange littorale
Emplois :		
- Agricoles		
- Industriels		
- Tertiaires		
<i>Facteurs tendanciels</i>	Deux types majeurs d'emplois, d'une part ceux liés à l'agriculture (maïsculture) et à la sylviculture avec les emplois associés, industrie du bois et unités de transformation sur place et d'autre part les emplois tertiaires liés au tourisme, dans le parc régional et surtout sur le littoral.	Si les emplois liés au bois et à l'agriculture resteront - en terme de volume au niveau actuel, ceux liés au tourisme devraient connaître un important accroissement notamment sur le littoral.
Structuration des espaces		
- Principaux noyaux urbains	Morcenx, Biscarosse, Mimizan	
- Equipements	Equipements touristiques dans le Parc régional des landes de Gascogne et sur le littoral.	Vers un renforcement des pôles touristiques littoraux qui devront faire face à la fois à des besoins saisonniers mais également à l'accueil permanent de populations extérieures à l'Aquitaine qui sont à la recherche d'une résidence proche de l'Océan.
- Polarités économiques , culturels, touristiques	Parc régional, Biscarosse, Mimizan, Moliets.	
Facteurs tendanciels (2020)		
Accessibilité		
- Infrastructures de transport	Bon niveau d'accessibilité à l'espace littoral via l'A10, le secteur central manque d'une liaison Ouest-Est de bonne qualité pour mailler le territoire.	Forte amélioration de la desserte Est du territoire grâce à la réalisation de l'autoroute Bordeaux Pau.
- Gares et pôles d'échanges		
- Intermodalité		
- Logistique	Seule la gare de Morcenx joue un rôle de desserte à l'échelle du secteur (Le parc, Mont De Marsan)	Une interrogation forte sur la capacité du ferroutage à diminuer ou pour le moins freiner le fret routier.
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	Sur ce secteur la logistique est vécue comme une forte contrainte puisqu'elle ne se traduit que par un flot de poids lourds le long de l'A10	
Sensibilité des territoires		
- Espaces sensibles	Espaces naturels et zones humides nombreux sur tout le territoire, protection du littoral, zones Natura 2000, protection du val de l'Eyre et de la vallée du Ciron.	Vers un renforcement des protections des espaces naturels et des extensions probables notamment sur le site des tourbières d'Arjuzanx à l'EST de Morcenx
- Autres		
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>		

Ce territoire vaste et peu peuplé est concerné dans sa partie Nord Est par les deux projets Bordeaux - Espagne et Bordeaux - Toulouse et sur l'ensemble par les deux hypothèses du projet Bordeaux - Espagne. Pourtant du fait de sa faible densité et de l'absence de pôle urbain il est confronté à un projet d'infrastructure qui va le traverser du Nord au Sud sans le desservir. Dans ces conditions ce projet est plutôt perçu comme une contrainte que comme un atout bien que certains effets induits pourraient apporter des améliorations dans la situation actuelle, le choix entre les deux hypothèses n'étant pas neutre dans ce cas.

Du point de vue démographique nous allons assister à une évolution à deux vitesses avec un territoire à l'est de la RN 10 peu dynamique et enclin à un vieillissement de la population plus important que la moyenne aquitaine et une large frange littorale qui va accueillir une population nouvelle conséquente ainsi qu'un flot touristique de plus en plus dense. Dans ce contexte le choix de l'hypothèse Ouest peut accélérer les tendances littorales et freiner celles de l'intérieur, à défaut l'utilisation de la ligne existante comme desserte des pôles littoraux existants ou à venir devrait consolider les tendances envisagées.

Dans l'hypothèse d'une desserte Est le territoire est peu concerné par le projet en dehors de la création d'un nouvel effet de coupure. A ce niveau la desserte du secteur sera assurée par la future autoroute Langon Pau.

Dans les conséquences induites par le projet et dans l'hypothèse d'une nouvelle voie, l'affectation prioritaire de la voie actuelle au ferroutage aura une influence positive sur l'évolution du trafic poids lourd.

Du point de vue économique les emplois traditionnels du secteur liés essentiellement à l'agriculture et au bois devraient se maintenir. Par contre le secteur tertiaire proche des activités touristiques devrait connaître une augmentation sensible sur le secteur littoral, une bonne desserte ferroviaire à proximité de ces pôles devrait en renforcer le développement escompté.

4. Principaux enjeux

Un espace fortement soumis à une sensibilité environnementale qui, notamment dans sa partie nord, doit confirmer son rôle de poumon vert pour l'espace métropolitain girondin, rôle déjà défini lors de la création du parc régional. Il doit également se traduire par une exploitation équilibrée d'espaces à forte valeur écologique.

La frange littorale sera soumise à une pression démographique de plus en plus intense, elle devra continuer à maîtriser son développement.

Concernant les flux de circulation Nord Sud une amélioration du traitement du transit poids lourds est envisagée autour de nouvelles infrastructures et de changement de mode de transport (autoroute Bordeaux Pau, mise aux normes autoroutières de la RN 10, développement du ferroutage).

Le grand enjeu pour ce territoire est tout à la fois de conserver son exceptionnel patrimoine naturel et d'assurer un développement nécessaire encré autour du tourisme et de l'accueil de nouvelles populations.

La vallée de la Garonne

Dans l'hypothèse d'un tracé Est pour le projet Bordeaux - Espagne et d'une éventuelle section commune avec la LGV Bordeaux – Toulouse, l'identification d'un espace de cohérence situé au sud-est de Bordeaux jusqu'à la bifurcation entre les deux projets se justifie pleinement.

Mais selon cet argument, l'espace de cohérence se justifie uniquement par cette hypothèse de juxtaposition des deux projets et non par une réelle cohérence géographique. Et pour cause ... l'unité spatiale de cet espace apparaît peu cohérente car il est à l'articulation de deux logiques territoriales qui contribuent à son hétérogénéité:

- La vallée est certes une entité géographique lisible mais qui sépare deux plateaux hétérogènes (le plateau nord appartient clairement à l'entité de l'Entre-deux-Mers, alors que la plateau sud annonce la massif forestier Landais).
- La vallée est concernée par un processus de métropolisation inégal qui se dilue vers l'amont. Alors que Langon se place de plus en plus dans le système bordelais et que Tonneins se tourne vers Agen, Marmande est dans une position intermédiaire (instable ?). Sans former une entité pouvant être qualifiée de « cohérente », Marmande est « tirillée » entre Bordeaux et Agen dont elle semble subir de plus en plus les influences respectives.

A l'échelle du projet Bordeaux - Espagne, l'espace de cohérence de la Vallée de la Garonne s'identifie surtout comme une séquence d'entrée possible vers le système métropolitain bordelais.



1. Etat des lieux

Organisation territoriale

Les systèmes urbains de la vallée sont organisés en pied de coteau et suivent l'axe du fleuve (itinéraire traditionnel entre Bordeaux et Toulouse via Marmande et Agen). En complément plusieurs polarités ponctuent les espaces ruraux : Cadillac, Saint-Macaire, La Réole, Sainte-Bazeille – Marmande, Tonneins, etc...-

A l'échelle du grand sud-ouest, **la vallée de la Garonne est à la fois un lien et un espace de transition entre les grands systèmes métropolitains de Bordeaux et de Toulouse.** L'influence de ces métropoles s'étire le long du fleuve. Ainsi, l'attractivité métropolitaine de Bordeaux tend à s'accroître sur le Langonnais. En amont de Langon, la dynamique résidentielle et démographique est moins soutenue.

Les plateaux ruraux les plus près de l'agglomération de Bordeaux sont concernés par une relative dynamique liée à l'implantation de néo-ruraux (apports migratoires dans le Langonnais et dans l'entre-deux mer). En complément du développement du parc de résidences secondaires, plusieurs polarités rurales se revitalisent (Landiras, Sauveterre de Guyenne, etc...).

Structuration

D'une manière générale **les pôles urbains s'organisent en « chapelet »** et ponctuent le territoire en exerçant leur propre aire d'influence sur les espaces ruraux environnants, avec toutefois une progression de l'influence métropolitaine sur Cadillac et le Langonnais. Pour chacune des polarités caractérisant la vallée de la Garonne on peut évoquer les tendances suivantes :

- **Cadillac (33)** : Ce système urbain est situé à mi chemin entre Langon et Bordeaux. Progressivement le pôle de Cadillac s'est inscrit dans l'aire d'influence de la métropole (migrations alternantes et résidentielles croissantes).
- **Langon (33)** : le système urbain de Langon fonctionne avec le sud-est de la Gironde et son aire d'influence structure les espaces ruraux de proximité (+ Saint Macaire). Langon exerce aussi son influence sur Bazas, Cadillac et la Réole. Les échanges quotidiens avec Bordeaux deviennent de plus en plus significatifs. Bien que le pôle économique de Langon et les systèmes urbains associés soient en perte de vitalité depuis 1982, une reprise résidentielle est perceptible et due à la proximité de Bordeaux.
- **La Réole (33)** : Ce pôle fonctionne en étroite relation avec Marmande tout en gardant des échanges réguliers avec Langon. Son éloignement de l'agglomération bordelaise est un handicap mais permet aussi d'afficher une certaine autonomie par rapport à la métropole. Un contexte économique difficile contribue à accentuer une certaine emprise du pôle Marmandais qui déborde sur la Réole.

- **Bazas (33)**: Ce système urbain fonctionne de façon relativement autonome avec toutefois des échanges réguliers avec Langon. Son éloignement de l'agglomération bordelaise permet d'afficher une certaine autonomie par rapport à la métropole, malgré une perte relative du dynamisme lors des dernières périodes intercensitaires (ce déclin semble aujourd'hui contenu).
- **Marmande (47)** : Cette polarité, souvent en concurrence avec Agen, affirme une vitalité économique contrastée qui influe toutefois jusqu'en Gironde (La Réole). Le maintien des activités agro-alimentaires traditionnelles du Marmandais, qui subissent toutefois une forte concurrence, contribue à positionner ce pôle comme un relais à la fois autonome et essentiel entre Bordeaux et Agen.
- **Tonneins (47)** : Avec le déclin de ses activités traditionnelles (tabac) Tonneins a du mal à se positionner entre Agen et Marmande. L'influence de Marmande est incontestable alors que Tonneins connaît un tassement de son attractivité économique et résidentielle.

Attractivité

A l'échelle du secteur, la dynamique résidentielle est modérée, avec toutefois des secteurs visiblement plus attractifs : Langonnais et Nord Bazadais (en liaison avec la proximité de l'autoroute), vallée de la Garonne au contact de Marmande. Par ailleurs, on peut noter une dynamique dans la partie de l'entre-deux mer située vers Sauveterre-de-Guyenne.

La progression du parc des résidences secondaire est à la fois contrastée et diffuse sur l'ensemble du secteur. Les plateaux nord et sud de la Garonne semblent les plus concernés (notamment au nord de La Réole et Marmande ainsi que le système urbain de Langon – Prégnac).

Entre 1990 et 1999, les apports migratoires ont été significatifs sur le secteur d'étude. En volume, les apports les plus marqués se situent sur le Plateau sud de Langon ainsi que le long de la Garonne en aval de Langon. Sauveterre de Guyenne et Podensac sont aussi concernés.

Accessibilité

Le territoire est plutôt bien desservi car il bénéficie de la présence d'importantes infrastructures de communication entre Bordeaux et Toulouse, via Agen et Marmande (vallée de la Garonne, route nationale, autoroute, voie ferrée).

Toutefois, la desserte ferroviaire de type TER reste en retrait par rapport aux liaisons rapides entre Bordeaux et Toulouse. Ainsi les polarités situées en amont de Langon souffrent d'une **offre ferroviaire insuffisante**, pourtant susceptible d'être une solution alternative à l'autoroute.

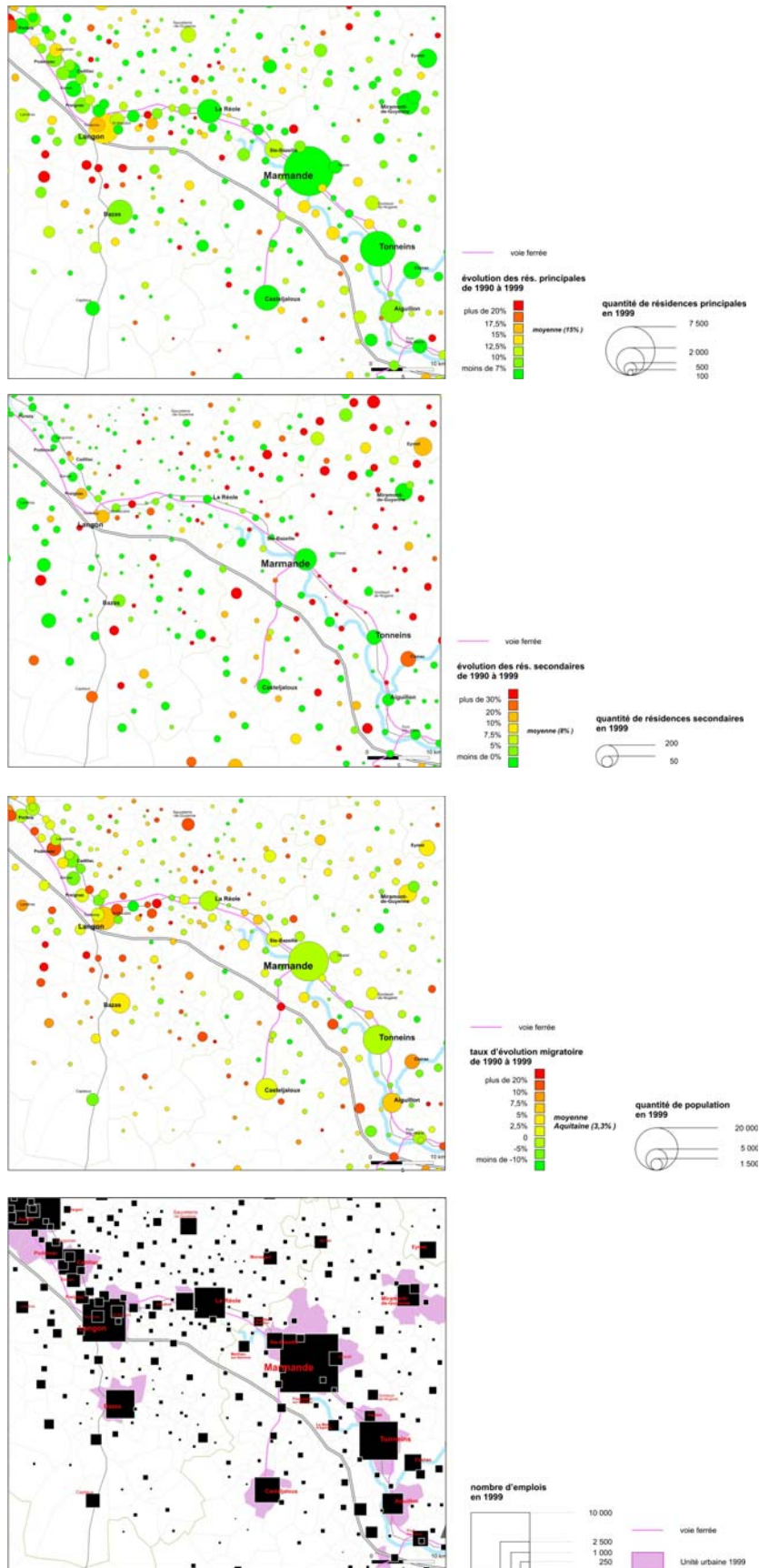
Sensibilité environnementale

Le territoire présente des **sensibilité environnementales significatives** qui concernent notamment la vallée de la Garonne et ses affluents (espaces viticoles, identités patrimoniales, vallées, coteaux, zones humides , etc...). Le plateau sud annonce la grande forêt landaise. Plusieurs sensibilités environnementales et patrimoniales peuvent être soulignées sur l'aire d'étude :

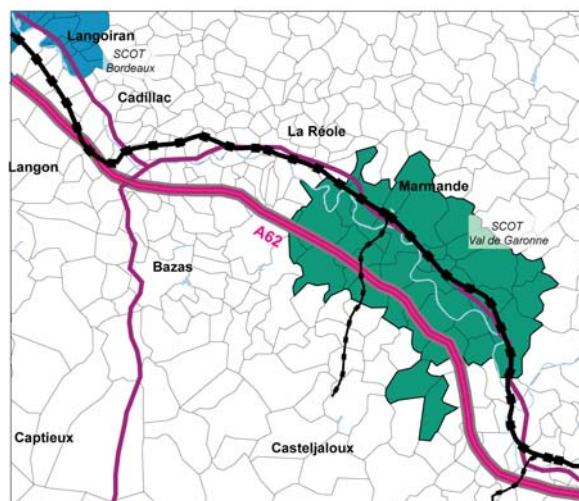
- Coteaux calcaires en rive nord de la Garonne et en aval de Langon (ZNIEFF de type 1)
- ZNIEFF de type 1 entre Bazas et Grignols
- ZNIEFF de type 1 entre la Réole et Marmande (frayères à esturgeons)
- Vallée du Ciron à l'ouest et sud-ouest de Langon (ZNIEFF de type 2) et zones humides du Ciron (affluents et étangs associés : espèces végétales et animales rares).
- Champ de tir de Captieux identifié en site Natura 2000 (une des dernières grandes zones de la lande humide)
- Parc Naturel Région des Landes de Gascogne
- Sites inscrits du Château d'Yquem et du Sauternais
- Communes en appellation d'origine contrôlées (AOC) – ensemble du Langonnais
- Zones inondables de la Garonne
- Points de captage d'alimentation en eau potable (vallée de la Garonne autour de Bazas et Captieux)
- Établissements SEVESO à Tonneins
- Ensembles forestiers (forêt Landaise, forêts de Bazas, de Captieux, etc...)

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La vallée de la Garonne



2. Etat des projets



1. Administration territoriale (position des acteurs sur la thématique transport/déplacements)

Le pôle du Marmandais affirme un rôle grâce au regroupement opéré entre Marmande et Tonneins au sein de la Communauté de Communes du Val de Garonne. Toutefois, cette association devra s'étoffer afin de constituer un réseau de villes, avec les centres urbains qui l'entourent (Casteljaloux, Miramont de Guyenne, etc...). Cela apparaît une condition impérative pour que le Marmandais ne se fasse pas décrocher, faute d'un poids suffisant, par rapport à un ensemble Agen - Villeneuve-sur-Lot qui pourrait, peut-être, apparaître comme un pôle intermédiaire entre Toulouse et Bordeaux.

De son côté le Pays du Val de Garonne est composé de « la Communauté de Communes du Val de Garonne, la Communauté de Communes des Coteaux et Landes de Gascogne et les communes de Casteljaloux, Fauillet, Gontaut de Nogaret, Leyritz Moncassin, Montpoullan, , Sainte Marthe et Villefranche du Queyran », membres de

l'Association du Pays Val de Garonne – Gascogne. Le contrat de pays est le principal document de référence en terme d'affichage de projets.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La vallée de la Garonne

2. Démarche de planification (SCOT, SD, ... principales orientations en matière de transport/déplacements)

Le contrat Pays Val de Garonne - Gascogne s'appuie sur la « charte de pays » et met en avant plusieurs axes stratégiques pour le pays. Ce contrat présente les opérations de développement que le pays souhaite mettre en œuvre avec l'Etat et la Région jusqu'à la fin du contrat de plan.

D'une manière général, le Pays Val de Garonne – Gascogne a pour objectif principal de contrecarrer son déclin économique et démographique pour devenir à nouveau un espace de vie dynamique et attractif. Pour cela, il entend utiliser la proximité du pays avec l'agglomération bordelaise en vue d'asseoir une dynamique de développement durable du territoire, qui soit en capacité de maintenir la population et d'attirer de nouveaux habitants.

Le programme proposé porte sur 4 axes et se décline selon les objectifs suivants :

axe 1 : donner du sens au Pays Val Garonne – Gascogne : informer, animer, organiser et valoriser ;

axe 2 : rendre le Pays plus attractif pour le maintien et la création d'emplois ;

axe 3 : rendre plus solidaires les villes et les campagnes ;

axe 4 : préserver l'environnement et les richesses du territoire.

Sur le plan opérationnel, plusieurs projets sont évoqués et inscrits pour un financement notamment par le Conseil régional d'Aquitaine. Parmi ces projets, on peut citer :

établissement de plusieurs pépinières d'entreprises (Tonneins, Marmande et Samazan), participation dans le programme de ZAC à St-Pardoux du Breuil et Marmande – Ste Bazeille, programme de développement touristique, développement de services (petite enfance, gérontologie, médiathèque, etc..), modernisation d'équipements publics, etc....

Le SCOT de Marmande – Tonneins (45 communes, 52.500 habitants) est en cours de réalisation. Le diagnostic territorial et l'identification des enjeux sont en cours de finalisation.

3. Démarche de projet (projets contractualisés concernant notamment les transports et déplacements)

Il est à noter que le contrat de Pays n'affiche pas d'orientations fortes en matière de transports et déplacements. Le contournement routier de Marmande est le principal projet dans ce domaine.

La construction envisagée d'une plate-forme multimodale sur l'échangeur de l'autoroute des Deux Mers relève d'une stratégie de valorisation de l'agriculture locale en facilitant les exportations. Il est probable que cette initiative logistique soit insuffisante pour diversifier la base économique locale.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La vallée de la Garonne

3. Synthèse situation de référence 2020

	1999	Situation de référence 2020 sans projet Bordeaux - Espagne ... mais <u>avec</u> le projet LGV Bordeaux – Toulouse
Organisation territoriale		
Démographie :		Attention : projections démographiques OMPHALE qui ne tiennent pas compte des effets du projet LGV Bordeaux – Toulouse !
- 0-20 ans	48 092	49 859
- 20-40 ans	51 567	54 139
- 40-65 ans	67 319	75 653
- 65-75 ans	24 863	32 108
- 75 ans et +	20 781	28 203
TOTAL	212 622	239 962
Facteurs tendanciels (2020)	Vieillessement de la population Attractivité résidentielle inégale	Poursuite du vieillissement Confirmation, voire extension du phénomène d'attractivité résidentielle.
Emplois :		Poursuite des tendances observées en 1999
- Agricoles	Stabilisation (voire déclin)	
- Industriels	déclin (tabac)	Fin des processus de mutations économiques (repositionnement des activités liées aux fruits et légumes ?)
- Tertiaires	en progression (cependant en position de concurrence avec Agen)	
<i>Facteurs tendanciels</i>	Processus de résidentialisation qui ne s'accompagne pas d'une réelle relance économique notamment dans les secteurs agricoles et industriels. Activités traditionnelles en mutation.	Émergence d'une économie de services et de proximité en accompagnement de l'attractivité résidentielle de certains secteurs.
Structuration des espaces		
- Principaux noyaux urbains	Cadillac, Langon, La Réole, Bazas, Marmande, Tonneins (voire Miramont de Guyenne, Casteljaloux...)	Confirmation des principales composantes de la structuration de l'espace.
- Equipements	Pas d'équipements à fort niveau de rayonnement.	Affirmation de la polarité de Langon qui poursuit son intégration dans le système métropolitain de Bordeaux.
- Polarités économiques, culturelles, touristiques	Polarités : Seule Marmande (voire Langon ?) représente une polarité structurée entre Bordeaux et Agen.	Une nouvelle attractivité résidentielle pour le Marmandais conforte cette polarité qui contribue toutefois à se rapprocher de la métropole bordelaise (nouvelles liaisons TER)
Facteurs tendanciels (2020)	Langon s'inscrit de plus en plus dans le système métropolitain bordelais, Marmande est en quête de positionnement entre Bordeaux et Agen.	
Accessibilité		
- Infrastructures de transport	Bon niveau d'accessibilité routière (l'autoroute contribue à structurer l'espace).	Amélioration de la desserte autoroutière notamment au niveau de Langon (future autoroute vers Pau)
- Gares et pôles d'échanges		
- Intermodalité		
- Logistique	Desserte TER inégale et moins performante en amont de Langon.	Amélioration de la desserte en TER (effet indirect de l'aménagement de la LGV Bordeaux – Toulouse). D'où un effet de rapprochement des polarités de Langon, La Réole et Marmande par rapport à Bordeaux (relance d'une attractivité résidentielle)
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	Marmande tente d'améliorer sa position afin de capter de d'organiser des flux logistiques.	
Sensibilité des territoires		
- Espaces sensibles	Espaces naturels et zones humides de la vallée de la Garonne et de ses affluents.	Confirmation des sensibilités naturelles et paysagères évoquées (secteur qui aura été concerné par d'insertion de la LGV Bordeaux – Toulouse).
- Autres		
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	Terroirs viticoles Massif forestier des Landes (plateau Sud) Paysages de qualité	

Tenter l'analyse d'une situation de référence à l'horizon 2020 pour ce territoire, implique une approche prospective forcément aléatoire pour un secteur concerné par deux projets de LGV (liaison Bordeaux – Toulouse et Bordeaux - Espagne dans le cas d'un tracé Est). Outre les variantes entre les hypothèses de tracés, le caractère aléatoire d'une approche prospective est renforcé par les incertitudes des échéanciers liés à la réalisation de ces deux infrastructures.

Au regard de ce contexte et à la demande du maître d'ouvrage, l'approche prospective proposée pour la vallée de la Garonne, se place dans une situation où la réalisation de la liaison Bordeaux – Toulouse serait effective à l'horizon 2020. Les orientations qui suivent s'inscrivent donc dans un contexte de desserte à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse (avec une desserte d'Agen) sur une voie dédiée alors que la ligne ferroviaire actuelle connaîtrait une amélioration des cadencements TER et du fret, conformément aux aspirations des Conseils Régionaux.

Ainsi, à l'horizon 2020, il apparaît que les effets de la liaison LGV Bordeaux – Toulouse reposeront moins sur un TGV qui ne fera que traverser un territoire sans le desservir alors que la réelle amélioration de la desserte de la vallée entre Bordeaux et Agen sera liée à la réutilisation de la voie actuelle. A ce titre, le renforcement d'une desserte TER entre Bordeaux et Marmande sera de nature à diffuser l'influence de la métropole vers l'amont de la Garonne. La nouvelle attractivité de Langon sera confirmée alors que le phénomène pourra concerner l'agglomération de Marmande.

C'est l'ensemble de l'axe Bordeaux - Marmande et notamment les polarités desservies par une gare TER qui verraient une accélération de leur attractivité résidentielle. A terme, cette dynamique plus ou moins effective à l'heure actuelle pourrait être de nature à accentuer les projections démographiques présentées ci dessous (le modèle OMPHALE qui a servi de support à cette estimation n'intègre pas l'amélioration d'une desserte TER de la vallée). Cette tendance démographique « naturelle » souligne une croissance significative pour les catégories les plus âgées ce qui correspond à la fois à un phénomène de vieillissement naturel de la population ainsi qu'à un apport migratoire de retraités attirés par un cadre de vie de qualité à l'instar de ce qui existe dans les secteurs de l'entre deux mers et du Périgord.

Sur le plan économique, il apparaît particulièrement difficile d'esquisser une analyse sur un territoire enclin à gérer plusieurs mutations structurelles et conjoncturelles (réorganisation de la filière des fruits et légumes, crise viticole, déclin des industries du tabac, secteur tertiaire qui tarde à prendre le relais des activités traditionnelles). Dans ce contexte, les projets de LGV qui concernent le territoire semblent peu en mesure de favoriser une relance économique qui pourrait plutôt profiter aux métropoles régionales, voire à l'agglomération d'Agen via la LGV Bordeaux – Toulouse. En cela, c'est l'infrastructure autoroutière qui pourrait confirmer son rôle structurant et stimulant pour accompagner l'évolution économique de cette partie de la vallée (axe Langon – Marmande – Tonneins).

4. Principaux enjeux

L'entre-deux mer est un espace résidentiel reconnu en raison de la qualité du cadre de vie (attractivité pour l'habitat secondaire, les néo-ruraux, ...). Cette attractivité ne s'est pas encore affirmée en amont de Langon, du côté de La Réole et en marge de Marmande. Sans préfigurer une attractivité résidentielle comparable à celle du rural périgourdin, ce potentiel attractif peut se renforcer et insuffler un nouveau développement pour la moyenne Garonne et ses plateaux ruraux.

Il existe un réel enjeu de redynamisation pour certains espaces situés en amont de Langon et notamment pour La Réole et Tonneins. Pour ces deux sites il semble important de bénéficier d'une meilleure accessibilité vers des pôles économiques dynamiques susceptibles de relancer une attractivité résidentielle (La Réole avec Bordeaux et Tonneins avec Agen) : Enjeu d'une desserte ferroviaire rapide et cadencée avec Bordeaux et Agen.

Le pôle économique de Marmande souffre d'une certaine concurrence avec Agen qui centralise les fonctions tertiaires liées à l'agro-alimentaire. Le dynamisme économique de Marmande (agro-alimentaire) pourrait être plus soutenu grâce à une meilleure complémentarité avec Agen et grâce à l'affirmation d'une position relais entre Bordeaux et Agen.

La future autoroute entre Langon et Pau sera de nature à améliorer le positionnement du langonnais vers le piémont pyrénéens. En complément d'une bonne accessibilité à Bordeaux, le site de Langon pourrait ainsi dynamiser son développement économique (fonctions de logistiques ?).

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

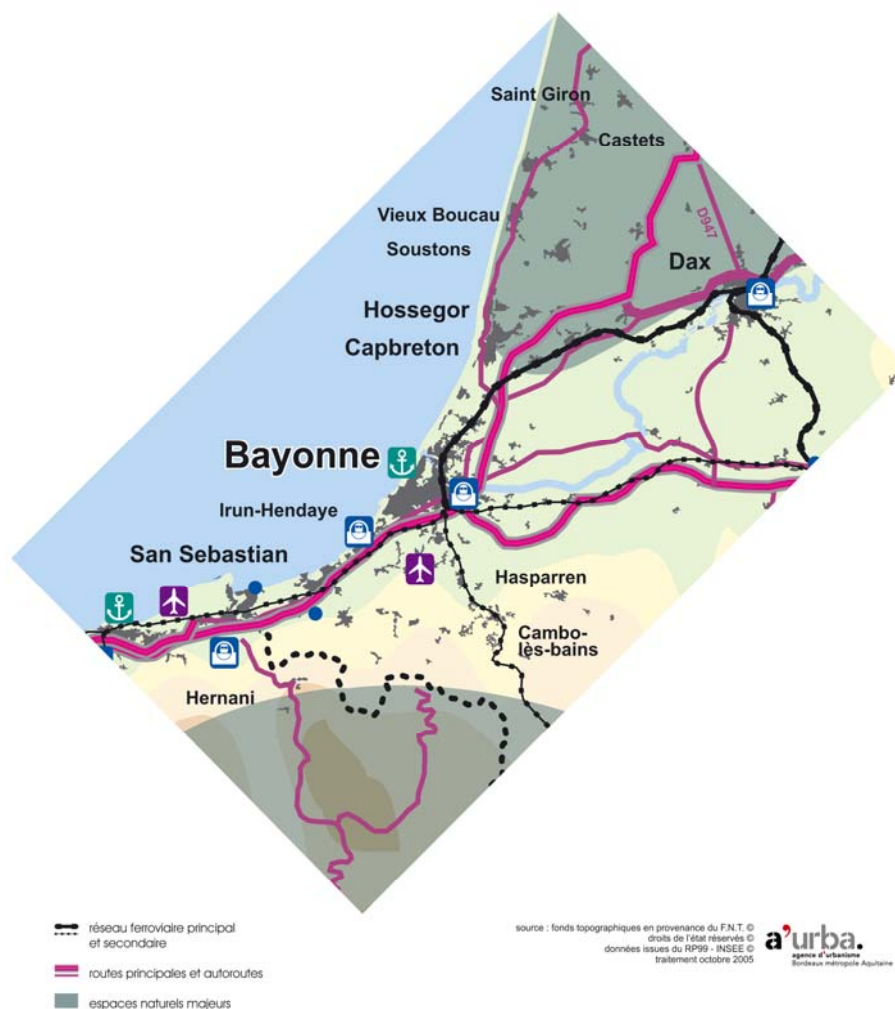
La conurbation Bayonne – San Sebastian (élargie à la zone intermédiaire)

Cet espace se justifie car il correspond à un bassin de vie de 650 000 habitants qui finira par former un continuum urbain le long du littoral.

Côté français cet espace s'étend vers l'intérieur des terres aux communes de Cambo et Hasparren qui sont entièrement sous l'influence de la dynamique de la côte. La majorité de la population de ces communes travaille sur l'agglomération bayonnaise.

L'amélioration des moyens de transports dans les dernières décennies a réduit considérablement les temps de parcours. Les déplacements sont ainsi en plein développement et dépendent exclusivement des évolutions économiques ou foncières du territoire (situation des centres commerciaux et services...).

A ce titre, le maillage via les infrastructures de transport est un enjeu majeur en terme de structuration de l'espace tant entre la partie espagnole et la partie française qu'entre les zones littorales et les zones rétro littorales.



1. Etat des lieux

Organisation et structuration de l'espace

Avec plus de 600 000 habitants, l'espace de la conurbation littorale Bayonne San Sebastian élargie au Sud des Landes (Dax, Capbreton...) est le deuxième espace urbanisé de la Région Aquitaine.

La concentration des populations sur cette partie du littoral atlantique s'est effectuée par agglomération de villes moyennes plus ou moins importantes (San Sebastian représentant le poids de population le plus important avec plus de 300 000 habitants en 2001)...qui tendent à former, in fine, un continuum urbain.

Cette organisation urbaine de type « ville de villes » ou « métropole polycentrique en réseau » confère à cet espace un double visage, somme toute assez paradoxal, d'urbanité et de ruralité, de continuité et de discontinuité, de cohérence et de différence...

Le maillage via les infrastructures de transport est à ce titre un enjeu majeur en terme de structuration de l'espace, de solidarité inter territoires, tant entre l'Espagne et la France qu'entre les zones littorales et les zones rétro littorales.

Accessibilité

La question de l'accessibilité symbolise à elle seule le paradoxe de la conurbation littorale. A la fois accessible de manière optimum à l'échelle d'un territoire large tous modes confondus avec :

- une position de corridor transpyrénéen tant voyageurs que flux de marchandises,
- un réseau autoroutier complet formé de l'A64, l'A63 côté français, l'A8, l'A15 côté espagnol,
- les aéroports de Biarritz Parme côté français, San Sébastian et Fontarabie côté espagnol,
- deux ports d'envergure nationale : Bayonne et Pasajès traitant près de 10 millions de tonnes de marchandises par an...
- une localisation centrale vis-à-vis de la ligne ferroviaire Paris Madrid...

...la conurbation enregistre de profondes disparités internes en matière d'accessibilité notamment sur la question de l'offre en matière de transports en commun (ferroviaires ou/et routiers), l'intermodalité, l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle :

- côté espagnol, 45% des déplacements sont effectués à pied et 28% en transport en commun contre 12% effectués à pied et seulement 5% en transport en commun côté français,
- la rupture de charge que constitue la frontière entre les deux pays rend actuellement impossible toute offre crédible de desserte ferroviaire structurante,
- les lignes routières de transport en commun sont également peu lisibles à l'échelle de la conurbation (un seul transporteur à ce jour : PESA) et dans les relations zones littorales et zones rétro littorales côté français,

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

- l'aéroport de Biarritz Parme est à ce jour très peu desservi en transport en commun (une seule ligne à la fréquentation supérieure à 30mn...) alors que son positionnement géographique est privilégié (au sein de l'agglomération du BAB).

Attractivité

La conurbation littorale basque et le Sud des Landes bénéficient de qualités paysagères, patrimoniales et culturelles qui sont à l'origine du développement et de l'image qu'ils véhiculent à l'extérieur. L'évolution démographique enregistrée sur ce territoire côté français depuis les années 80 confirme cette forte attractivité. Malgré un léger repli par rapport à 1982-1990, le taux de croissance démographique moyen annuel entre 1990 et 1999 s'est maintenu à un niveau nettement supérieur à celui du Département des Pyrénées Atlantiques, de la Région Aquitaine ou de la France Métropolitaine. Ce taux de croissance est essentiellement dû à l'arrivée de populations extérieures (solde migratoire positif) car le solde naturel est globalement négatif (naissances/décès).

Le secteur littoral occupe une place prépondérante avec près de 65% de la population du Pays Basque français. Son évolution, positive depuis 1982 (+6% entre 1982 et 1990), s'est confirmée durant la dernière période inter censitaire (+6% entre 1990-1999).

Le secteur dit « intermédiaire » a connu l'évolution la plus importante du territoire d'étude, ceci durant les deux périodes inter censitaires (respectivement +13% et +12% entre 1982-1990 et 1990-1999). Ce secteur fait partie des territoires les plus dynamiques du département des Pyrénées Atlantiques. La population résidente est ainsi passée d'environ 52 000 habitants en 1982 à plus de 66 000 habitants en 1999.

Côté espagnol, si les tendances démographiques sont moins positives que dans le Pays Basque français (moins d'impacts du solde migratoire), la présence de nombreux équipements « urbains » (équipements culturels, équipements commerciaux, de loisirs), le poids démographique, l'image historique de San Sebastian (plus de 300 000 habitants, cité balnéaire historiquement connue des Madrilènes notamment) et le fort dynamisme industriel espagnol complètent les atouts français et participent au rayonnement international de cet espace littoral transfrontalier.

Cette attractivité provoque néanmoins une forte tension sur le marché foncier et immobilier.

La forte production de logements secondaires, la quasi impossibilité des primo accédants à acquérir un logement sur les zones côtières conjuguées à un retard important en matière de production de logements à coûts maîtrisés et à vocation sociale provoque une contraction importante sur le parc locatif privé côtier et favorise le départ des populations vers les secteurs retro littoraux.

L'étalement urbain auquel fait face le Pays Basque et en particulier la zone intermédiaire (21,3% d'évolution du parc entre 1990 et 1999) provoque des conflits d'usage importants notamment avec les espaces agricoles voire naturels.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

Entre 1994 et 2003, plus de 21 000 logements ont été construits en 10 ans au Pays Basque et au Sud des Landes (entre 1994 et 2003) entraînant la consommation de plus de 2 800 ha de terrains (350 hectares en 2003). Cette hausse de la consommation foncière est à mettre notamment à l'actif de la production de maisons individuelles. Ainsi, 82 % des terrains ont été consommés par les maisons individuelles, représentant seulement 36 % des logements construits. Le secteur rétro littoral est particulièrement concerné par ce type de production avec des parts de plus de 80% (en moyenne) de production de logements individuels pendant la même période.

Côté espagnol, même si les coûts fonciers et immobiliers sont supérieurs à la côte française, les contraintes topographiques, la culture et la pratique de la densité et du renouvellement urbain viennent amoindrir les effets d'étalement urbain et la pression sur les secteurs rétro littoraux.

Sensibilité agricole et environnementale

Pays de bocage et de bois, la côte basque et le Sud des Landes présentent traditionnellement un habitat agricole dispersé, qui a induit la mise en place d'un fin chevelu de chemins de desserte. Cette structure ancestrale a servi de support à l'étalement urbain de ces dernières décennies, les constructions nouvelles venant s'égrener au fil des voies existantes.

L'agriculture au sein de la bande littorale a fortement régressé (moins du tiers des surfaces communales) au contraire de la zone rétro littorale où l'agriculture conserve plus du tiers des surfaces, voire plus de la moitié sur les communes de Bardos, Ahetze, Arbonne, et sur les communes de montagne, telles qu'Urrugne, Ascain, Sare et Ainhoa disposant d'importants espaces pastoraux.

L'agriculture reste donc à l'évidence très présente dans le paysage mais aussi d'un point de vue économique. En 2000, la population familiale active des exploitations agricoles représente un effectif de 2500 personnes, soit 1000 équivalents temps plein, dont la moitié sont des chefs d'exploitation ou des coexploitants. Quatre communes ont un effectif supérieur à 80 emplois équivalents temps plein: Bardos, Sare, Urrugne, St Pée sur Nivelle.

L'élevage bovin domine sur l'ensemble du territoire, et est essentiellement tourné vers la production laitière. On note également la présence de cheptels ovins et équins importants: le lait de brebis est destiné à la production du fromage OSSAU-IRATY (AOC).

L'importance relative de l'élevage nécessite que des espaces agricoles homogènes (non «mités») de taille suffisante soient conservés de manière à ne pas gêner les pratiques d'épandage ou l'implantation et la réforme des bâtiments d'élevage.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

Outre les espaces littoraux dont la protection représente autant un enjeu de développement durable qu'un enjeu d'image, d'attractivité du territoire pour les différentes collectivités, la conurbation littorale possède un inventaire complet d'espaces d'intérêt naturels et paysagers...

- Tous les recensements patrimoniaux témoignent de la richesse biologique et paysagère de ce territoire, en tant que composante essentielle, à la fois socle identitaire et capital à long terme. Le cœur des espaces de très grande qualité biologique ou paysagère est composé majoritairement : de la montagne, du littoral, des grandes vallées.

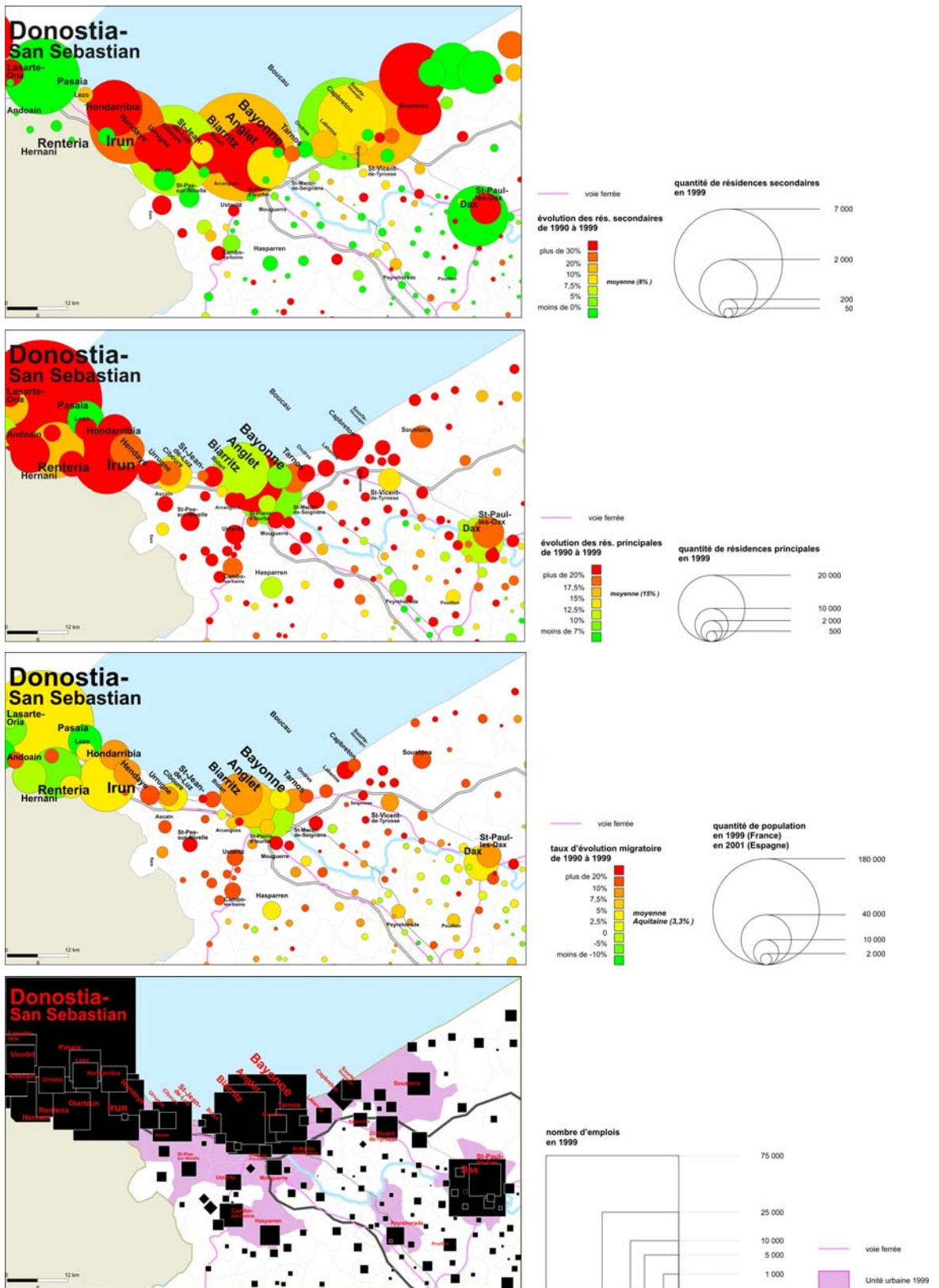
Ailleurs, la richesse patrimoniale tient pour beaucoup aux pratiques agricoles mises en œuvre. Les espaces forestiers, largement dispersés sur le territoire, constituent des richesses biologiques et paysagères d'intérêt plus modeste.

La richesse naturelle et paysagère du territoire considéré a justifié la mise en place d'un grand nombre de protections réglementaires :

- La Loi «Littoral» et la Loi «Montagne» ont des effets directs sur les documents d'urbanisme et les documents locaux de planification. Les communes concernées sont tenues à une prise en compte spécifique des paysages et des milieux naturels. D'une manière générale, l'urbanisation dans ces espaces est assortie de contraintes supplémentaires ;
- Un site classé d'importance protège les paysages de la Rhune ;
- Les sites Natura 2000 ont été définis sur des critères relevant de la Directive Habitats. La Commission Européenne examine aujourd'hui leur approbation. Quels que soient les résultats de cet examen l'Etat devra «garantir le bon état de conservation de ces habitats».

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian



Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

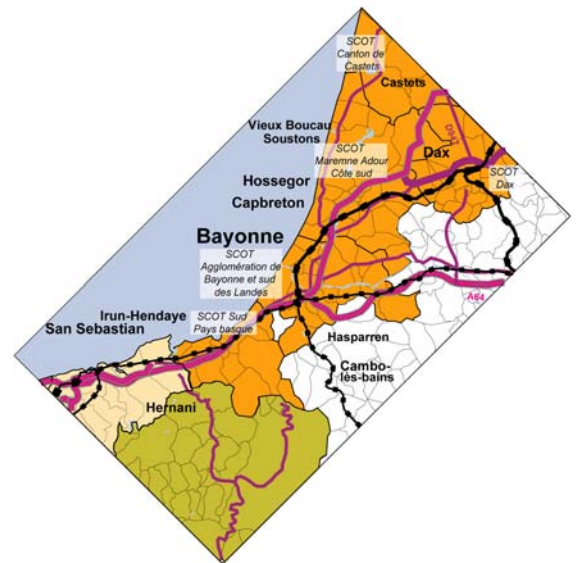
2. Etat des projets



- zone littorale
- sites de projet urbain
- pôles majeurs de développement économique
- infrastructures urbaines programmées ou en projet
- réseau ferroviaire principal et secondaire
- routes principales et autoroutes
- zones urbaines
- espaces naturels majeurs

source : fonds topographiques en provenance du F.N.T. © droits de l'état réservés © données issues du RPS9 - INSEE © traitement octobre 2005

a'urba.
agence d'urbanisme
territoire et paysage Aquitaine



SCOT en élaboration
Plan Territorial Parcial
Plan de Ordenacion Territorial

Source : DATAR, 2005

auap a'urba.

1. Gouvernance territoriale (position des acteurs sur la thématique transport/déplacements)

La position des acteurs est extraite des entretiens réalisés à la fois dans le cadre de l'étude et par le cabinet Territoire and co.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

Sans se positionner pour ou contre telle ou telle variante, les principaux acteurs du territoire mettent en évidence l'enjeu du report modal tant voyageurs (rééquilibrage de l'usage de la voiture, à ce titre quelles sont les possibilités de libération des sillons existants pour un transport ferroviaire local performant ?) que marchandises (rééquilibrage de l'usage des transports routiers, liens avec le Centre Européen de Fret de Mouguerre, meilleure gestion des risques de pollution, d'accidents...).

Si une meilleure accessibilité du territoire est un enjeu majeur pour les années à venir (tant ferroviaire que aéroportuaire...), il y a néanmoins une nécessité d'anticiper « l'appel d'air » que vont générer les différents projets (autoroutiers, aéroportuaires, ferroviaires) en améliorant les temps de parcours donc en rapprochant les territoires (arrivée de nouvelles populations).

Le projet ferroviaire doit être complété par une offre de transport en commun locale (hiérarchisation des réseaux ferroviaires et/ou routiers à partir de la prise en compte du projet).

2. Démarche de planification (SCOT, SD, ... principales orientations en matière de transport/déplacements)

Au sein de la côte basque, deux démarches de SCOT ont été initiées, une validée (SCOT SUD correspondant au bassin de vie de St Jean de Luz), l'autre en cours d'élaboration (SCOT Bayonne Sud Landes) formalisant, sur le thème des déplacements :

- l'enjeu d'une meilleure offre en matière de transport en commun le long du littoral (via le réseau routier et ferroviaire),
- une offre majorée de transports collectifs desservant les territoires retro littoraux (RD918, RN117, RD1, RD932, voie ferrée Bayonne Pau et Bayonne St Jean Pied de Port...),
- la nécessité d'un rééquilibrage des transports de marchandises vers le ferroviaire et le maritime (SCOT Bayonne Sud Landes),
- le principe de contournement de l'agglomération luzienne (SCOT Sud Landes)
- l'amélioration du rôle de desserte de l'A63 dans le cadre de sa mise à 2X3 voies (SCOT Bayonne Sud Landes),
- le renforcement des gares existantes dont la gare d'Ustaritz sur la ligne ferroviaire Bayonne St Jean Pied de Port (SCOT Bayonne Sud Landes),
- le renforcement du rôle de l'aéroport de Biarritz Parme à l'échelle de l'Eurocité,
- le renforcement du port de Bayonne par une meilleure prise en compte des liens avec son Interland (connexion à la RN117, lien avec le Centre Européen de Fret de Mouguerre

Le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne, le SCOT Bayonne Sud Landes a été intégré à l'élaboration du SCOT Bayonne Sud Landes, ce dernier a formulé un avis visant à « *faciliter la mise en place de la ligne à grand vitesse Vitoria Dax à la condition que ce projet n'empêche pas la mise en place d'une desserte locale à l'échelle de l'Eurocité basque et que le fret de marchandises soit favorisé en cas de création d'une nouvelle ligne* ».

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

3. Démarche de projet (projets contractualisés concernant notamment les transports et déplacements)

La conurbation Bayonne San Sébastian s'est dotée au début de l'année 2000 d'un Livre Blanc, véritable acte fondateur d'un espace dénommé « l'Eurocité Bayonne San Sébastian ».

Trois grands objectifs stratégiques ont été dégagés à l'issue de ce processus de réflexion:

- Valoriser la position de l'Eurocité comme plate-forme d'échanges entre l'Europe du Nord et la Péninsule Ibérique ;
- Organiser le fonctionnement en réseau de l'agglomération transfrontalière ;
- Protéger et valoriser le patrimoine naturel.

Cette démarche a été initiée par l'Agence transfrontalière pour le développement de l'eurocité basque Bayonne – San Sebastián, Groupement d'Intérêt Economique (GIE) créé en 1997 conjointement par la Diputación du Guipuzcoa et la Communauté d'agglomération de Bayonne – Anglet – Biarritz (rejoint en 2001 par le Consorcio Bidasoa-Txingudi).

Suite à ce Livre Blanc, de nombreuses productions ont été réalisées par l'Agence transfrontalière parmi lesquelles l'étude prospective sur les infrastructures de transport de l'Eurocité en 2004.

Cette dernière propose notamment :

- de desservir la conurbation littorale par une liaison ferroviaire rapide et structurante (Eurocité Express),
- de développer les transports publics urbains en particulier côté français,
- de doter l'aéroport de Biarritz Parme d'un accès optimal (via les transports en commun),
- de requalifier le réseau viaire local (RN10, N1 côté espagnol) simultanément à la mise à 2X3 voies des axes autoroutiers A63 et A8,
- de promouvoir le report modal des flux de marchandises vers le ferroviaire et le maritime,
- de raccorder les pôles intermodaux au réseau ferroviaire (Irun...),

Au sein des espaces retro littoraux, les démarches de Projet Collectif de Développement (PCD) encadrées par la Région Aquitaine via le conseil de développement du Pays Basque viennent compléter le dispositif intercommunal en terme de projet de territoire notamment sur les thèmes du développement économique, de la gestion de l'attractivité résidentielle (PCD Nive Nivelle, PCD Nive Adour...).

La multiplication des démarches, des périmètres, des acteurs compétents au sein du territoire contribue à donner une vision peu lisible sur l'ensemble de l'espace de cohérence même si des efforts importants sont réalisés pour coordonner ses différentes actions locales...

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

Le projet de territoire acte II Pays Basque 2020 lancé récemment par le Conseil de Développement et le Conseil des Elus du Pays Basque permettra d'aborder de manière plus globale les enjeux locaux ceci d'autant plus que la question des infrastructures de transport et déplacements sera abordée lors de l'élaboration du projet courant 2005-2006...

Concernant le IIème CPER Aquitaine, on notera en complément des différents projets cités :

- la modernisation de la plateforme Hendaye Irun (augmentation de la capacité de stockage de 2,8 millions de tonnes à 5-6 millions de tonnes,
- le développement du port de Bayonne (développement du potentiel d'accueil (Banc St Bernard, reconversion de Blancpignon) et des accès au port (barreau Nord de Bayonne vers le Banc St Bernard...

4. Démarche réglementaire (PLU, cartes communales)

Au sein de l'espace de cohérence, la majorité des documents d'urbanisme (PLU, carte communale) est, soit en élaboration (1er document d'urbanisme de la commune jusqu'alors soumise uniquement au RNU), soit en révision...

Il apparaît donc nécessaire de s'assurer de l'avancée de ces différents documents afin, le cas échéant, de communiquer sur le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne et que ce dernier soit pris en compte dans les différents PLU et cartes communales.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

3. Synthèse situation de référence 2020

	1999			Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne		
Organisation territoriale						
	C basque	Guipuskoa	Total	C basque	Guipuskoa	Total
Démographie :						
- 0-20 ans	47 984	118 088	166 072	48 152	127 356	175 508
- 20-40 ans	56 074	213 883	269 957	57 961	143 924	201 885
- 40-65 ans	66 797	222 457	289 254	84 984	260 228	345 212
- 65-75 ans	23 766	67 216	90 982	33 905	79 018	112 923
- 75 ans et +	20 387	51 952	72 339	30 285	75 635	105 920
Total	215 008	673 596	888 604	255 287	686 161	941 448
Facteurs tendanciels (2020)	Vieillessement de la population			Accélération importante du vieillissement de la population		
Emplois :	Agriculture périurbaine qualitative Une industrie qui reste importante dans la recherche, l'activité aéronautique et les TIC.			Une agriculture périurbaine qui aura été étouffée par la pression foncière ?		
- Agricoles						
- Industriels						
- Tertiaires						
<i>Facteurs tendanciels</i>	Une économie résidentielle qui se développe rapidement côté français et une économie tertiaire accès dans la logistique côté espagnol			Un emploi en très grande majorité dans le tertiaire		
Structuration des espaces						
- Principaux noyaux urbains	Agglomération de Bayonne, agglomération de Saint Jean de Luz et agglomération d'Hendaye, Saint Sébastien, Irun			Accélération du phénomène de développement de l'agglomération vers les territoires rétro littoraux		
- Equipements	Une agglomération qui s'étale vers les territoires rétro littoraux et le sud des Landes, desserrement urbain de l'agglomération de Saint Sébastien vers les territoires rétro littoraux			Réalisation de la cité du surf dont le niveau de rayonnement pourrait en fonction du projet être relativement important		
- Polarités économiques, culturelles, touristiques						
Facteurs tendanciels (2020)				développement économique et résidentiel important entre Saint Sébastien et Irun		

Niveau 3 : Espaces de cohérence

La conurbation Bayonne - San Sebastian

Accessibilité		
<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures de transport - Gares et pôles d'échanges - Intermodalité - Logistique <i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	Travaux de mise à deux fois trois voies de la liaison autoroutière Biriou – Saint Sébastien Création de plateformes logistiques Volonté importante du territoire d'affirmer une spécialisation dans la logistique	Réalisation du port en haut profonde de Pasajes Mise à deux fois trois voies de l'A63 Renforcement de l'aéroport de Biarritz Parme à l'échelle de l'Eurocité Développement important de l'activité logistique Développement des lignes interurbaines ferroviaires (gare d'Ustaritz et Urt) Développement du service TER
Sensibilité des territoires		
<ul style="list-style-type: none"> - Espaces sensibles - Autres <i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	Protéger et valoriser le patrimoine naturel : vallée de Nive, vallée de l'Adour, corniche basque, Jeskiibel, Montagne de la Rhune Une consommation importante du foncier	

D'une manière générale, on assiste à un vieillissement de la population qui est quelque peu amplifié côté français par le caractère balnéaire du site.

Du point de vue économique, cet espace reste contrasté entre une partie espagnole industrielle en plein renouvellement de son économie et une partie française dont l'économie résidentielle continue à prendre le pas sur l'économie productive.

Un contraste important apparaît aussi entre un littoral urbain qui, côté français, est largement marqué par la saisonnalité alors que la zone rétro littorale reste avant tout un espace rural en cours de mutation.

Les travaux d'amélioration du réseau autoroutier, l'ouverture de lignes aériennes internationales sont à l'origine de la spectaculaire mutation que connaît ce territoire.

Les différentes démarches de planification et de prospective en cours (SCOT Bayonne Sud Landes, Pays basque 2020, Aquitaine 2020) devront répondre aux **trois enjeux majeurs** auquel va être confronté le territoire : la maîtrise du coût foncier, le maintien d'une économie diversifiée et la préservation du cadre de vie à travers notamment la question des déplacements.

4. Principaux enjeux

L'attrait touristique, la concentration des populations

La question de l'anticipation reste essentielle dans ce territoire, qui, largement préservé de la vague de tourisme de masse des années 60-70, propose aujourd'hui une qualité d'espace, de services, de patrimoine culturel et bâti exceptionnelle. Ces différents atouts vont certainement, dans les années à venir amplifier l'arrivée de nouvelles populations.

Un manque d'anticipation en matière de foncier, de développement urbain et de préservation de l'environnement pourrait remettre en cause l'attrait touristique du territoire dont l'économie est en grande partie dépendante de cette activité.

La concentration des réseaux et des flux tous modes, l'effet « corridor »

Le positionnement géographique du territoire en fait un passage obligé pour un trafic international et local en perpétuelle progression.

La nécessaire augmentation des infrastructures doit être réalisée dans un souci de préservation et d'intégration optimum au risque nous l'avons vu précédemment de remettre en cause une grande partie de l'économie.

L'offre locale en matière de transports collectifs structurants

L'augmentation de la population et des flux et le mode d'urbanisation de l'espace pose la question essentielle de la mobilité sur l'ensemble du territoire.

Une réflexion sur les déplacements réalisée par l'agence transfrontalière a reconnu l'enjeu essentiel que représente le développement des transports collectifs à l'échelle de l'eurocité notamment en matière d'aménagement du territoire, de dynamique socio-économique et de respect de l'environnement.

La hausse des valeurs foncières et immobilières

Le territoire a connu une augmentation très forte de la valeur du foncier dans la dernière décennie. Ainsi, les valeurs foncières et immobilières ont connu une augmentation moyenne de 40% en cinq ans. Les conséquences de cette évolution se traduisent sous la forme de l'accélération de l'étalement urbain vers les communes rétro littorales ainsi que par la difficulté de maintenir une économie diversifiée.

Le potentiel naturel et agricole

Le développement extrêmement rapide de l'étalement urbain a des répercussions importantes en termes d'évolution des paysages et de foncier agricole.

L'activité agricole qui connaît en premier lieu des difficultés en termes de reprise d'exploitation se retrouve elle-même soumise à la pression de la montée du coup du foncier au risque de privilégier la valeur patrimoniale du foncier agricole à sa valeur productive.

La coordination des politiques publiques locales

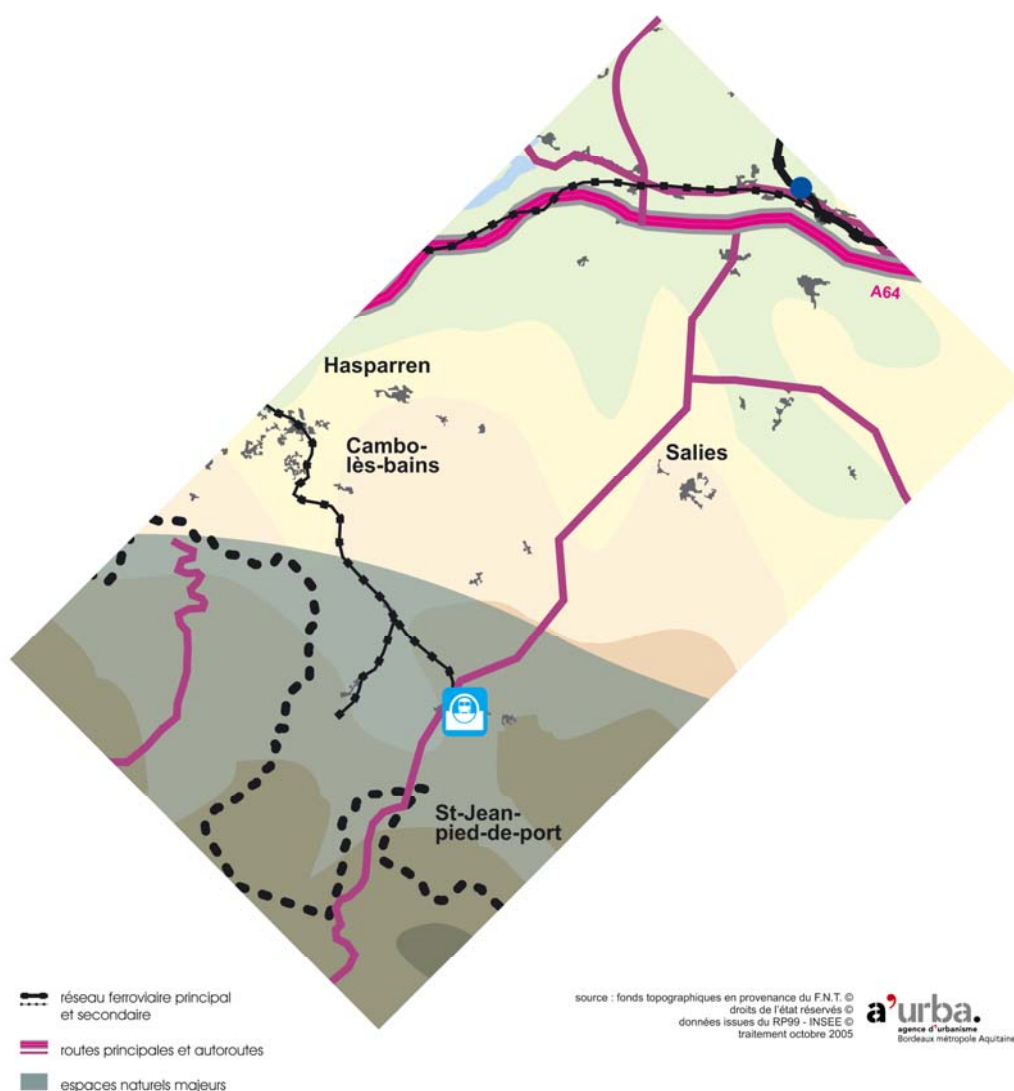
Le territoire s'est lancé dans diverses démarches de planification et de prospectives territoriales qui participeront au renforcement de la coordination des politiques publiques locales. Ainsi, l'élaboration des deux SCOT littoraux et la démarche Pays basque 2020 devraient tenir compte de l'ensemble des enjeux précités.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Pays Basque intérieur (incluant également la zone intermédiaire)

Cet espace, qui correspond à un bassin de vie de 52 000 habitants composé de petites communes de 200 à 4 000 habitants, se justifie car il reste sous l'influence directe de l'agglomération littorale qui concentre l'ensemble des équipements et des services.

Sa cohérence se justifie aussi par son caractère rural très marqué qui subit insidieusement les mêmes pressions provenant de la dynamique littorale.



1. Etat des lieux

Organisation et structuration de l'espace

Ce territoire est fortement marqué par la ruralité (espaces agricoles, espaces naturels...) et, est essentiellement organisé autour de bassins de vie ayant peu de relations entre eux (St Jean Pied de Port, St Palais, Mauléon...),

Le Pays Basque intérieur comprend la Basse Navarre et la Soule qui sont organisés autour de quatre pôles principaux :

- St-Jean Pied-de-Port et Saint Palais pour la Basse Navarre,
- Mauléon et à moindre mesure Tardets pour la Soule.

L'ensemble de cet espace est adossé aux contreforts des Pyrénées. Avec au Nord un paysage composé de collines et au sud, un système de vallées qui ne facilite pas les échanges au sein même du territoire.

Ce territoire représente une population de 60 000 habitants dont les évolutions démographiques restent inégales. En Basse Navarre, même si la population (47 000 habitants) a diminué de 3% entre 1990 et 1999, la tendance semble être revenue à la hausse au cours des cinq dernières années. En Soule, la population a diminué de 6 % entre les deux derniers recensements sans évolution notable de cette tendance.

Accessibilité

L'accessibilité au territoire est relativement moyenne. Elle est essentiellement assurée, via le nord par le réseau routier départemental. Une voie ferrée permet néanmoins de relier Saint Jean Pied de Port à Bayonne mais avec des cadences qui restent très faibles (deux rotations par jour).

La réalisation de l'autoroute A64 au début des années 90 a permis d'améliorer nettement l'accessibilité du nord du territoire à la côte ou à l'agglomération paloise.

Au sud, la chaîne des Pyrénées reste une barrière naturelle importante ne laissant que quelques possibilités de franchissements en direction de Pampelune.

Un projet de réalisation d'une 2x2 voies qui relierait l'autoroute A64 à Pampelune (transnavarraise, en cours d'étude) tendrait à modifier d'une manière importante le rapport de cet espace avec ces territoires voisins, notamment espagnols.

En ce qui concerne les transports en commun, un effort important est à faire dans la réalisation d'un réseau entre les différents bassins de vie et avec les territoires côtiers.

► Attractivité

Malgré la diminution de la population au cours du dernier recensement, certains espaces apparaissent aujourd'hui attractifs.

Cette attractivité est essentiellement due à l'augmentation importante du coût du foncier sur la Côte qui dans un rapport prix d'achat/accessibilité incite de plus en plus de famille à s'installer dans l'intérieur. A ce titre l'amélioration importante du réseau autoroutier et départemental ne font que renforcer la tendance.

D'un point de vue économique, la topographie limite l'ouverture de terrains à l'accueil de nouvelles entreprises. Ces terrains sont notamment essentiellement utilisés pour l'agriculture.

Pourtant, ici aussi, les évolutions importantes que connaît le littoral en matière de foncier à destination d'activités pourraient renforcer l'attractivité de certains terrains (coûts fonciers moindres) en lien avec les principales infrastructures de transport.

Certaines communes de montagne comprennent des taux élevés de résidences secondaires, parfois équivalents aux communes littorales, caractéristiques d'une attractivité touristique bien ancrée.

Sensibilité agricole et environnementale

Cet espace essentiellement agricole et montagneux présente une diversité importante de paysages, de flore et de faune. Il fait partie des sites proposés dans le cadre du zonage Natura 2000.

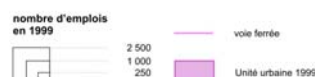
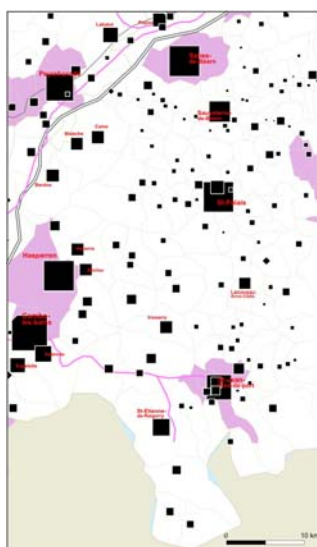
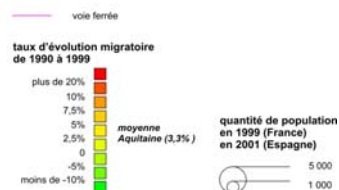
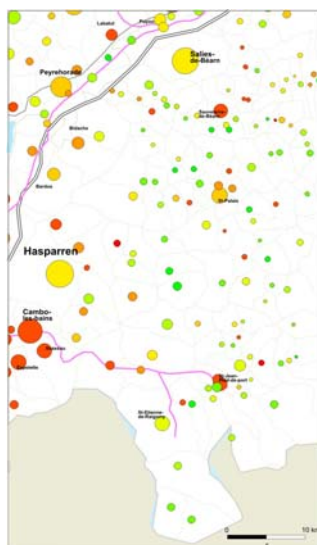
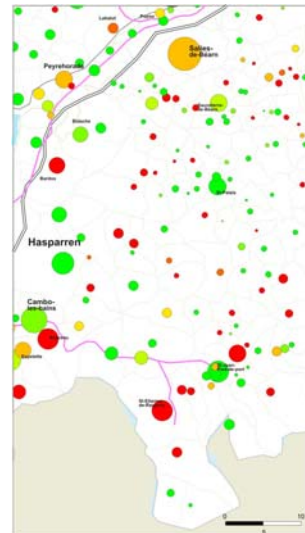
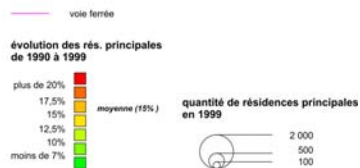
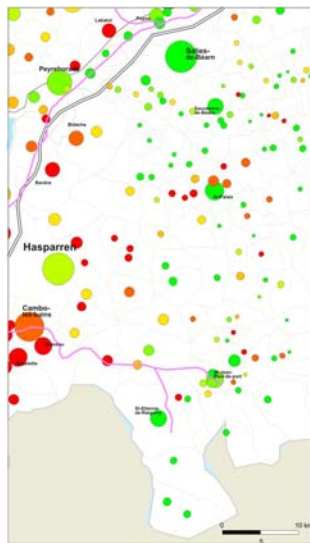
Ce territoire est marqué par la présence encore importante de l'agriculture, qui représente 27% des 13 420 emplois actuels.

L'activité agricole, la topographie viennent souvent se confronter développement des bassins de vie, au cœur des vallées, notamment le développement économique via les zones d'activités, les zones artisanales.

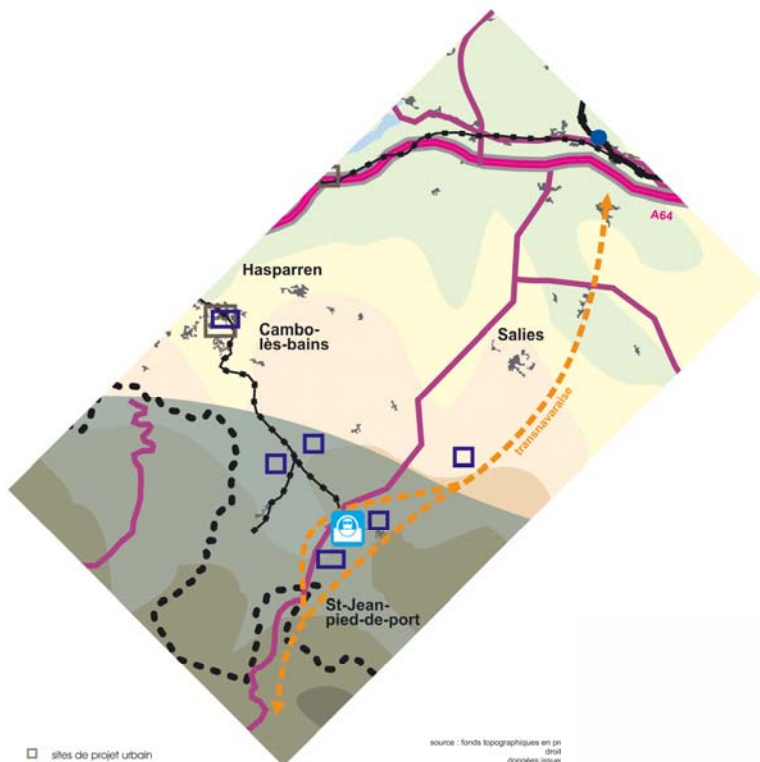
Un projet de mise en valeur des chemins de randonnées pédestre est notamment à l'œuvre en Basse Navarre.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Pays Basque intérieur

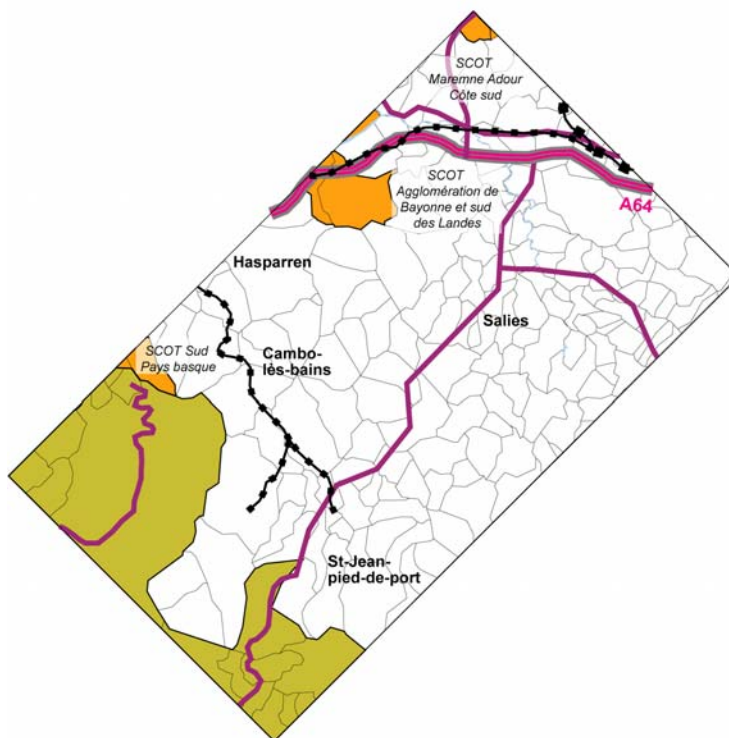


2. Etat des projets



- sites de projet urbain
- pôles majeurs de développement économique
- infrastructures urbaines programmées ou en projet
- réseau ferroviaire principal et secondaire
- routes principales et autoroutes
- zones urbaines
- espaces naturels majeurs

source : fonds topographiques en droit données issue IGN



- SCOT en élaboration
- Plan de Ordenacion Territorial

Source : DATAR, 2005

auap

a'urba.

1. Gouvernance territoriale (position des acteurs sur la thématique transport/déplacements)

Territoire à forte connotation rurale, cet espace de cohérence est structuré par les communautés de communes du Pays d'Hasparren, de Soule Xibéroa, de Garazi Baigorri, d'Iholdy, d'Amikuze et de Bidache.

Ces structures ont des compétences reflétant une première étape de l'intercommunalité... Le développement économique via la « création gestion » de nouvelles zones d'activités est la compétence commune de ces intercommunalités...La compétence transport déplacements n'a pas été intégrée...la position des acteurs sur ce thème est donc très peu lisible.

Le Conseil Général des Pyrénées Atlantique, compétent en matière de transport interurbain et voirie, semble adopter une politique ambitieuse d'ouverture du Pays Basque intérieur tant dans ses rapports « est-ouest » (liens avec le littoral via les infrastructures routières et l'offre de transport en commun interurbain routier et ferroviaire) que dans ses rapports « nord-sud » (amélioration du réseau routier existant en direction de l'A64 et en direction de l'Espagne...).

2. Démarche de planification (SCOT, SD, ... principales orientations en matière de transport/déplacements)

A l'heure actuelle, le territoire n'est pas doté de démarches de planification de type SCOT. Pour autant, l'acuité des problèmes de pression urbaine et foncière en lien avec le littoral ainsi que les enjeux de desserte du territoire ont clairement été identifiés par l'ensemble des acteurs.

Cette prise de conscience collective a permis d'initier une première réflexion de type « interSCOT » en 2004 qui n'a pas aboutie...néanmoins cette première initiative sera vraisemblablement formalisée par des démarches de type « schémas de secteur » sur les thèmes de l'habitat et des déplacements (2006-2007).

Actuellement, seule la communauté de Soule Xibéroa a formalisé une démarche de programmation de son territoire concernant le développement économique...Ce travail a débouché sur la mise en évidence de nouveaux sites d'activités économiques et le renforcement des zones industrielles existantes qui, indirectement, pose clairement les problèmes d'enclavement de ce territoire.

Le syndicat mixte du PCD Baxe Nafarroa, représentant les communautés de communes d'Amikuze, Iholdy, et Garazi-Baigorri, a engagé un travail d'analyse territoriale permettant de déboucher sur des orientations en matière d'habitat, d'économie, d'accessibilité en préalable à la mise en place des schémas de secteur évoqués.

Le syndicat mixte Nive Adour Ursuya, représentant les communautés de communes de Nive Adour, Bidache et du Pays d'Hasparren a engagé, quant à lui, une étude « habitat-foncier » afin d'anticiper les phénomènes de report des populations littorales vers son territoire.

3. Démarche de projet (projets contractualisés concernant notamment les transports et déplacements)

Au sein du territoire, deux projets majeurs concernant les transports et déplacements peuvent être notés :

- La liaison ferroviaire « Bayonne-St Jean Pied de Port », inscrite dans les projets d'amélioration de l'offre TER de la Région Aquitaine,
- L'amélioration de la liaison routière existante avec l'Espagne (Pampelune) par le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques.

Hormis ces deux projets, la convention spécifique d'application du contrat de plan pour le Pays Basque, signée le 22 Décembre 2000, prévoyait un « désenclavement de la zone intérieure du Pays Basque » via notamment une amélioration du réseau routier existant et la mise en place d'aménagements permettant de sécuriser la traversée des espaces urbains...

Cette opération est incluse dans le programme du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, gestionnaire du réseau :

- Quatre axes structurants facilitant le raccordement au réseau autoroutier :
 - Axe 1 : Urt – Bidache – Sain-Palais – St-Jean-Pied-de-Port (D936-11-933)
 - Axe 2 : Bayonne – Cambo (D932)
 - Axe 3 : Briscous – Hasparren – Cambo (D21-10-20)
 - Axe 4 : St-Jean-de-Luz – Cambo – St-Jean-Pied-de-Port (D918).
- Cinq liaisons routières d'intérêt départemental qui maillent le territoire à partir des axes structurants :
 - D8 : Ossès – Lantabat
 - D11 : Saint-Palais – Charritte
 - D88 : Ustaritz – Souraide
 - D123 : Urt – La Bastide-Clairence
 - D918 : Larceveau – Mauléon

4. Démarche réglementaire (PLU, cartes communales)

Ce territoire, a forte connotation rurale est beaucoup plus marqué par la présence de cartes communales que par les Plan Locaux d'Urbanisme. Néanmoins, les communes de la partie « ouest » du territoire, plus proches du littoral, disposent majoritairement de PLU, en cours d'élaboration ou/et de révision.

Cet espace, au cœur des variantes possibles du projet ferroviaire, doit être investigué de manière plus précise, à la mesure de scénario choisi suite au débat public...

3. Synthèse situation de référence 2020

	1999	Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne
Organisation territoriale		
Démographie :		
- 0-20 ans	10 824	10 452
- 20-40 ans	12 763	12 899
- 40-65 ans	16 243	17 307
- 65-75 ans	6 462	7 523
- 75 ans et +	5 398	7 142
Total	51 690	55 323
Facteurs tendanciels (2020)	Vieillesse de la population, début d'arrivée de nouvelles populations refoulées par l'augmentation du foncier sur le littoral	Accélération de l'arrivées de nouvelles populations
Emplois : - Agricoles - Industriels - Tertiaires <i>Facteurs tendanciels</i>	Une agriculture encore importante Une industrie qui a disparu Un développement des activités tertiaires accès sur le tourisme et les fonctions administratives dans les pôles urbains	Une agriculture qui aura survécu si les problèmes de reprise d'exploitations auront été résolus, et si la pression foncière sur le foncier agricole aura été maîtrisée... Une part importante du tertiaire qui répondra de plus en plus à la tendance de l'économie à s'orienter vers le tourisme
Structuration des espaces		
- Principaux noyaux urbains - Equipements - Polarités économiques , culturelles, touristiques Facteurs tendanciels (2020)	Saint Palais, Saint Jean Pied de Port Pas d'équipements à fort niveau de rayonnement	
Accessibilité		
- Infrastructures de transport - Gares et pôles d'échanges - Intermodalité - Logistique <i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	Une évolution rapide vers le désenclavement du territoire suite à la réalisation de l'A64 au nord et de l'amélioration continue de l'axe Bayonne St-Jean Pied-de-Port mais aussi de l'installation du réseau Internet à haut débit Axe ferré Bayonne St-Jean Pied-de-Port toujours en fonctionnement	Réalisation de la transnavarraise Développement du réseau TER vers la vallée de Saint Jean Pied de Port et de Saint Etienne de Baïgorry ?
Sensibilité des territoires		
- Espaces sensibles - Autres <i>Facteurs tendanciels Un(2020)</i>	Espace essentiellement agricole et montagneux proposé dans le cadre du zonage natura 2000 Une sensibilité importante de la population à la qualité du cadre de vie et des paysages	

Les tendances démographiques étaient au vieillissement et à la diminution de la population. Cet espace peut néanmoins se décomposer en deux sous espaces. Le territoire de la Soule qui reste dans la continuité des tendances antérieures en matière démographique et le territoire de la Basse Navarre qui depuis quelques années enregistre de nouvelles arrivées de populations. Ce phénomène est en relation directe avec la montée du coût du foncier sur le littoral et par effet rebond sur les communes rétro littorales. L'amélioration des infrastructures routières (réalisation de l'A64 et amélioration de l'axe Bayonne-St-Jean Pied-de-Port) n'ont fait qu'amplifier la tendance.

En matière économique, les différentes communautés de communes se sont récemment engagées dans des démarches de recherche de foncier à vocation économique. Il est ainsi tout à fait envisageable que cette nouvelle offre largement concurrentielle en termes de prix du foncier puisse répondre aux besoins d'extensions d'entreprises actuellement installées sur les communes rétro littorales. (Cambo, Hasparren...).

Le projet d'axe routier nord sud de Transnavaraise reliant Pampelune à l'A64 pourrait, par le désenclavement du territoire qu'il générerait, inciter de nouvelles entreprises à venir s'installer sur ce territoire.

Ici aussi, les enjeux de planification urbaine restent très importants, la majorité de ces communes rurales n'étant dotées d'aucun document d'urbanisme.

4. Principaux enjeux

Un espace directement soumis à l'influence et l'évolution du littoral

Les évolutions qu'a connu le littoral dans les dernières années ont eu des répercussions immédiates sur ce territoire. Le recensement partiel réalisé en 2005 vient confirmer la tendance avec une inversion à la tendance de diminution des populations que connaissait le territoire depuis plusieurs décennies.

Une majorité de ces nouveaux habitants toujours attachés au terroir viennent s'y installer pour des raisons exclusivement financières, le foncier sur les communes littorales étant devenu inaccessible. Ce revirement des tendances a ainsi des impacts similaires à ceux observés sur le littoral comme notamment, une tendance importante à l'augmentation du foncier agricole.

La planification urbaine

La majorité de ces communes rurales ne sont pas dotées d'un document d'urbanisme notamment du fait de la déprise qu'elles ont connues dans un passé très récent. Au vue des tendances, il apparaît aujourd'hui indispensable que très rapidement ces communes se dotent de tels outils (carte communale ou Plan Local d'Urbanisme) au risque de ne plus pouvoir maîtriser la dynamique urbaine auxquelles elles seront soumises.

L'accessibilité et le développement économique

L'amélioration de la desserte autoroutière et routière que connaît le territoire lui confère des atouts intéressants en terme de développement économique, notamment du fait de son foncier encore très accessible. La réflexion lancée par l'ensemble des communautés de communes en matière de foncier à vocation économique doit très rapidement trouver une approche opérationnelle afin de pouvoir proposer une offre.

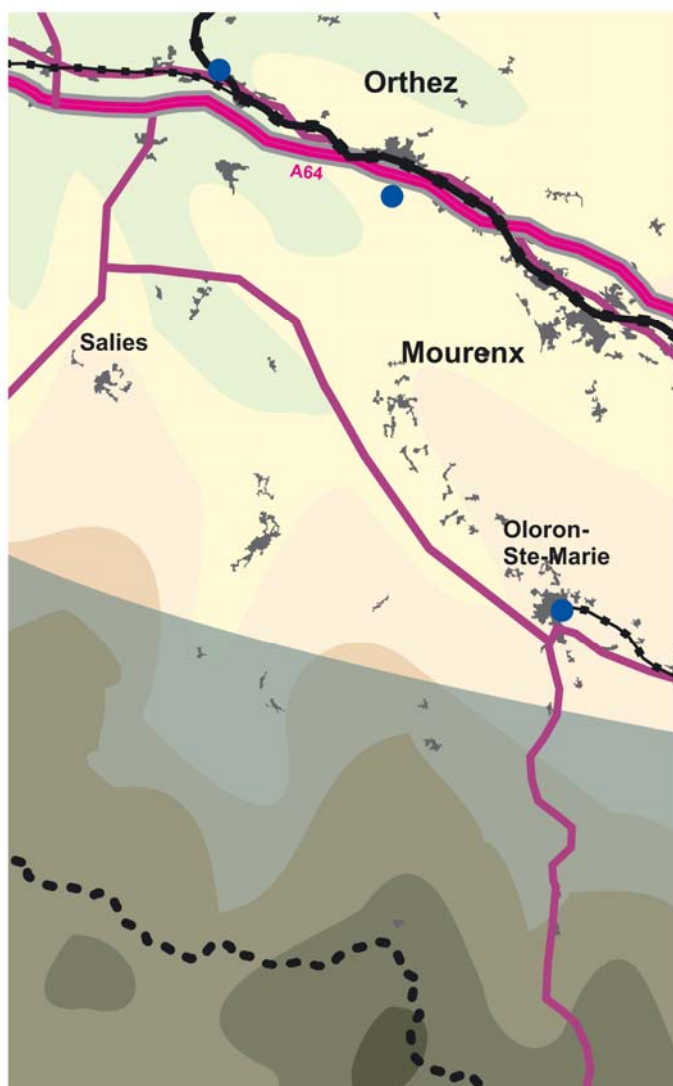
Niveau 3 : Espaces de cohérence

Villes moyennes du Béarn

Villes moyennes du Béarn

La cohérence de cet espace qui représente un peu plus de 100 000 habitants se justifie car il reste sous l'influence directe de l'agglomération paloise qui regroupe l'essentiel des équipements commerciaux et culturels.

Il correspond aussi à l'appareil productif et industriel du bassin de vie palois.



source : fonds topographiques en provenance du F.N.T. ©
droits de l'état réservés ©
données issues du RP99 - INSEE ©
traitement octobre 2005

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

- réseau ferroviaire principal et secondaire
- routes principales et autoroutes
- espaces naturels majeurs

1. Etat des lieux

Organisation et structuration de l'espace

Ce système est composé des bassins d'Orthez (plus de 10 000 habitants) au Nord, de Lacq (16 625 habitants), en position centrale et d'Oloron Sainte Marie (environ 22 000 habitants) au sud.

Ces territoires sont liés par l'histoire industrielle des Pyrénées Atlantiques : gaz, chimie, aéronautique....

A ce titre, Lacq représente 3 % de la population des Pyrénées-Atlantiques mais ... 20 % des bases de taxe professionnelle du département.

L'activité chimique sur le bassin de Lacq remonte au début des années 1950 avec la création par Elf de la Sobegi (société béarnaise de gestion industrielle). Cette plate-forme de chimie fine installée à Mourenx, à 5 km de Lacq, mutualise des services (sécurité, énergie, recyclage) entre les industriels du site. Jusqu'à 6000 salariés ont ainsi travaillé pour le groupe Total Fina Elf sur les sites de Lacq et de Pau. En 2003, ce bassin industriel d'une superficie de plus de 450Ha regroupait environ 2 700 employés pour des activités liées à l'extraction et la purification du gaz naturel, la chimie lourde et fine ainsi que la production de polymères...Le gisement ne sera plus exploité à partir de 2010.

Ces trois territoires sont plus ou moins polarisés sur l'agglomération paloise à travers une interdépendance économique qui n'a pas cependant pas produit de continuité urbaine.

Accessibilité

La partie Nord du territoire est actuellement mieux desservie que la partie Sud, ceci dans une configuration « Est Ouest » tant de point de vue des réseaux routiers que ferroviaires.

Orthez et Lacq sont connectés directement au réseau routier (A64, RN117, RD2, RD933...), par le réseau ferroviaire (gare TGV et TER à Orthez) et se trouve à quasi mi distance des deux aéroports du département des Pyrénées Atlantique (30mn de Pau Pyrénées et 45mn de Biarritz Parme...). Le site de Lacq est en lien direct avec le port de Bayonne (productions de pétrole brut estimées à plus de 250 000 t/an) via le réseau ferroviaire...

L'agglomération d'Oloron Sainte Marie souffre quant à elle d'un certain enclavement territorial vis-à-vis des grandes infrastructures de transport tous modes. Cet enclavement la rend fortement dépendante de l'agglomération paloise (gare TGV, aéroport Pau Pyrénées...).

Attractivité

L'ensemble de ces villes tirent leur vitalité de la présence d'un tissu économique important et dynamique. C'est donc à priori l'économie qui fait de ce territoire un lieu attractif. Elle suscite des installations résidentielles nouvelles et participe au renouvellement démographique du territoire. En outre, ces activités économiques attirent quotidiennement

sur le territoire, plus d'actifs qu'il n'en sort, et ce malgré la proximité du bassin d'emplois palois.

Enfin, la caractéristique petite ville donne à l'ensemble des ces territoires une qualité d'espaces appréciable ainsi qu'une offre importante en terme de services et d'équipements de proximité.

Sensibilité environnementale

Au Nord, la prise en compte des spécificités environnementales est centrée sur le réseau de gaves qui sillonnent l'espace entre les cantons de Navarrenx, Orthez, Salies-de-Béarn et Sauveterre-de-Béarn.

Le bassin de Lacq comprend treize sites classés en zone Seveso 2, soumettant 14 communes aux contraintes réglementaires imposées par cette directive européenne (24 en région Aquitaine. 377 installations relèvent de la directive Seveso en France).

Les différents sites chimiques de Lacq soumis à la directive SEVESO engendrent trois sortes de risques :

- risque toxique dû à la propagation dans l'air, l'eau ou le sol, de produits dangereux pour la santé
- risque d'explosion due à une inflammation violente par mélange de produits (réaction chimique) ou à l'explosion de produits instables (explose à l'atmosphère),
- risque incendie dû à une inflammation par réaction de différents produits ou à une inflammation d'un produit au contact d'un point chaud.

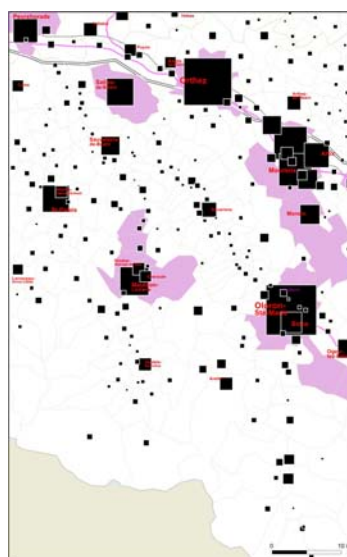
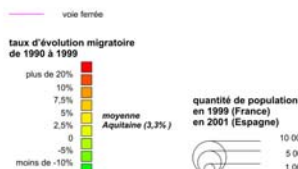
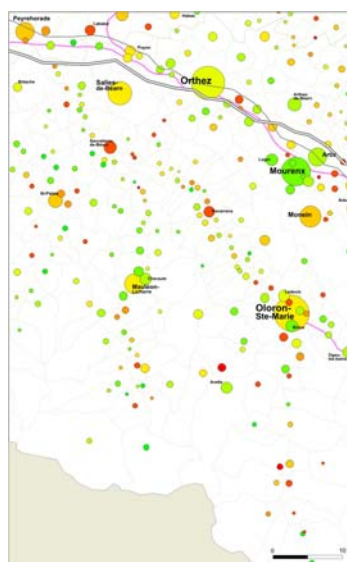
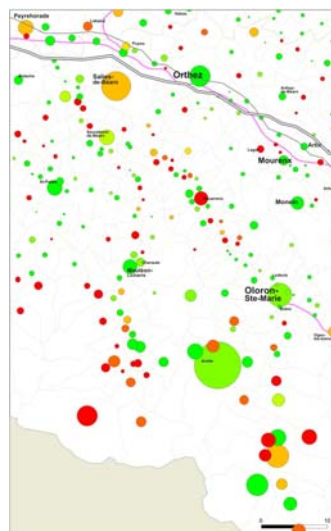
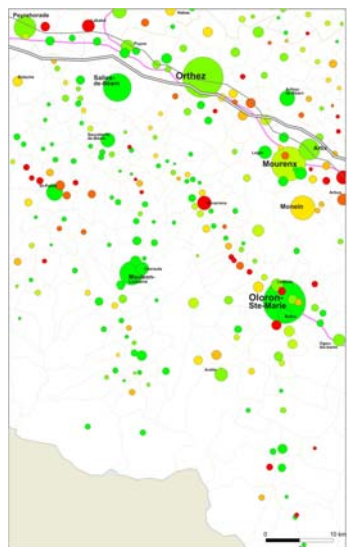
Le risque prédominant est le risque toxique compte tenu du stockage et de la manipulation de produits dangereux (méthanol, substances toxiques, oxyde d'éthylène, substances dégageant des gaz toxiques au contact de l'eau...).

Des actions de sensibilisation aux gestes de confinement sont réalisées par la communauté de communes de Lacq à destination de la population, et notamment des enfants.

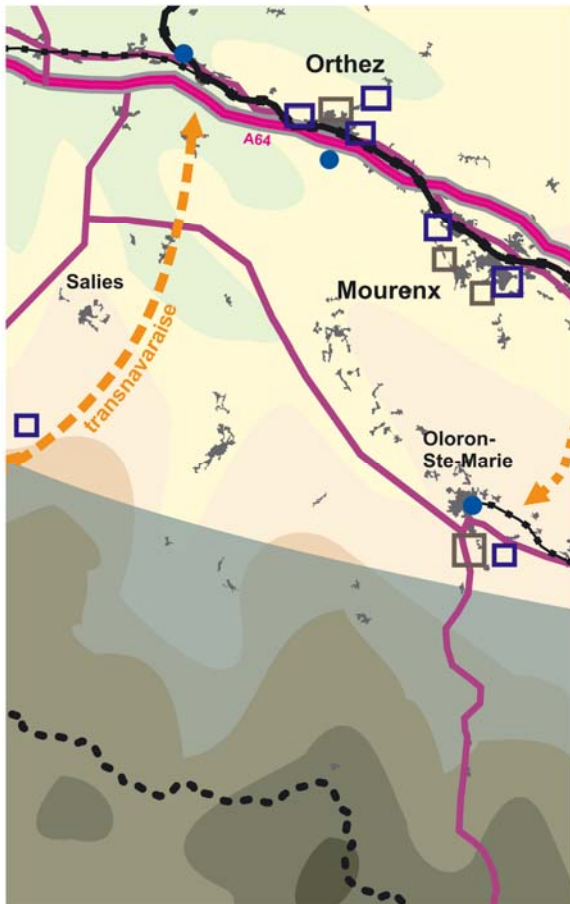
Le SCOT du Piémont Oloronais porte une attention toute particulière à la question de l'environnement, notamment sur la maîtrise du développement urbain afin de préserver les paysages et l'activité agricole mais aussi son impact en matière de qualité des eaux et de production de déchets.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

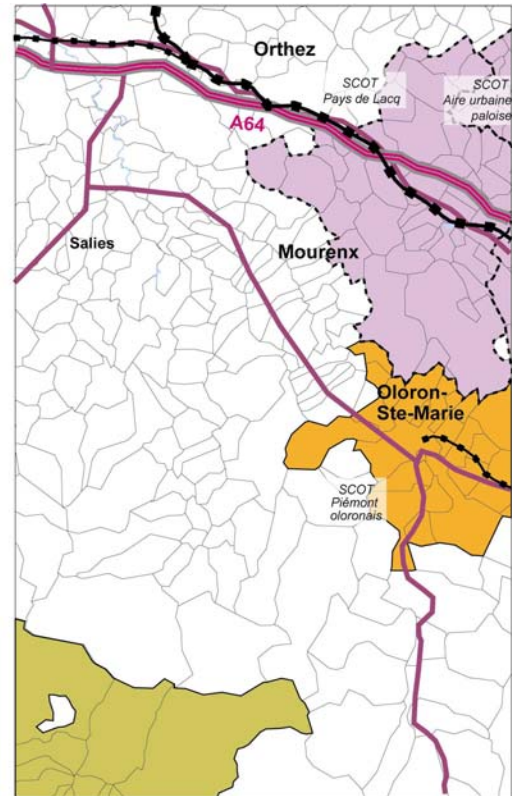
Villes moyennes du Béarn



2. Etat des projets



- source : fonds topographiques en provenance du F.N.T. © droits de l'état réservés © données issues du RP99 - INSEE © traitement octobre 2005
- a'urba.**
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine
- sites de projet urbain
 - ▣ pôles majeurs de développement économique
 - infrastructures urbaines programmées ou en projet
 - réseau ferroviaire principal et secondaire
 - routes principales et autoroutes
 - ▨ zones urbaines
 - espaces naturels majeurs



- SCOT en élaboration
 - Plan de Ordenacion Territorial
 - ▨ SCOT en projet
- Source : DATAR, 2005
- auap**
auap
auap
- a'urba.**
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

1. Gouvernance territoriale (position des acteurs sur la thématique transport/déplacements)

Formé de plusieurs agglomérations moyennes (Orthez, Mourenx, Oloron...) au sein d'un territoire essentiellement rural, cet espace de cohérence est structuré principalement :

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Villes moyennes du Béarn

- par des communautés de communes (dont les principales sont le Piémont Oloronais, la canton Orthez et Lacq),
- par des structures associatives de type Pays (Oloron et Haut Béarn, Lacq Orthez Béarn des Gaves...).

Peu de structures ont de réelles compétences en matière de déplacements transports et aucune réflexion n'est clairement exprimée à une échelle large...

Seul, le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques a adopté une position ambitieuse visant à désenclaver et structurer ce territoire via les projets autoroutiers (A65 Pau Bordeaux) et la mise en réseau des différentes villes existantes (offre de transport en commun interurbain, maillage routier...).

2. Démarche de planification (SCOT, SD, ... principales orientations en matière de transport/déplacements)

La communauté de communes du Piémont Oloronais a initié un SCOT (en cours d'élaboration) afin notamment d'engager une réflexion stratégique sur le devenir social, économique, environnemental et culturel du territoire.

Cette démarche de planification pose la question du désenclavement (à plusieurs échelles), des relations transfrontalières (notamment avec l'Aragon) comme des enjeux incontournables pour l'avenir du Piémont Oloronais.

Ainsi le diagnostic du SCOT précise qu'« *il faut anticiper sur le développement ferroviaire pour proposer des alternatives concernant la traversée oloronaise et pour mieux tirer parti des possibilités intermodales* ». Les relations avec l'agglomération paloise sont très importantes et les réflexions sur l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Oloron et Pau sont également inscrites au sein du SCOT (néanmoins dépendantes de l'offre de transports collectifs à proximité de la gare de Pau).

Le premier point du projet de PADD (document de travail du 19 Octobre 2005) porte sur l'accessibilité : enjeu pour le développement local avec comme principes :

- L'amélioration des liaisons aux transports aériens (Pau Pyrénées) et aux gares ferroviaire (ce point est notamment précisé « désigner les gares et leur abords comme des lieux névralgiques, déterminants du développement futur),
- La promotion des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (dont l'offre ferroviaire Pau Oloron),
- La meilleure gestion des marchandises (réservation des espaces pour le stockage).

Par arrêté préfectoral en date du 6 novembre 2003 il a été créé un syndicat mixte, entre les Communautés de Communes d'Arthez-de-Béarn, de Lacq, de Lagor et de Monein afin notamment d'élaborer un SCOT au sein du Pays de Lacq.

3. Démarche de projet (projets contractualisés concernant notamment les transports et déplacements)

Au sud, le projet de 2x2 voies Pau-Oloron (A650 en direction du Tunnel du Somport et de Saragosse dans la continuité de la future autoroute Bordeaux-Pau (A65) risque de modifier de manière importante la situation et le fonctionnement de cet espace de cohérence qui va, de ce fait, d'une part se retrouver sur un axe de communication transfrontalier important et d'autre part plus à proximité (temps de parcours) de l'aéroport Pau Pyrénées.

Le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, le Conseil Régional d'Aquitaine, les Chambres de Commerce et d'Industrie de Pau et Bayonne, la Communauté de communes de Lacq, le groupe Total Fina Elf et la SOBEGI, avec le soutien de l'Etat français et du FEDER, ont uni leurs forces et leurs moyens pour soutenir le développement d'une démarche partenariale, engagée sous la bannière commune de CHEMPARC. Cette démarche est l'aboutissement de 25 ans d'efforts, qui ont déjà permis à la plateforme chimique du Bassin de Lacq d'accueillir 14 groupes leaders internationaux de la chimie.

Le GIP de CHEMPARC est un ensemble de 4 sites industriels répartis sur les communes de Lacq, Mourenx, Mont et Pardies. Cet ensemble représente une superficie de 460 ha dont 70 ha restent disponibles pour de nouveaux développements et accueille déjà plus de 3 200 salariés. Le développement de ce site est fortement lié à une offre ferroviaire de qualité (liens avec Bordeaux, Paris, Espagne, Toulouse, Marseille...).

Le bassin de Lacq a été également retenu par le gouvernement français pour accueillir la première production de bioéthanol à base de maïs du Sud de la France. Ce bassin va pouvoir ainsi développer une nouvelle chimie, la chimie verte. 100 emplois directs seront créés. L'agriculture et notamment les maïsiculteurs trouveront des débouchés assurés pour leurs productions à l'avenir.

4. Démarche réglementaire (PLU, cartes communales)

A moindre mesure que le Pays Basque intérieur, cet espace de cohérence est marqué par la forte présence de communes non dotées de documents d'urbanisme réglementaires et par la forte utilisation des cartes communales. Seules les agglomérations et leur 1^{ère} couronne semblent être mieux doter de PLU (Orthez, Mourenx, Oloron...).

Cette faible utilisation des documents d'urbanisme ne limite, a priori, pas le projet car ces territoires sont indirectement concernés...

3. Synthèse situation de référence 2020

	1999	Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne
Organisation territoriale		
Démographie :		
- 0-20 ans	23 728	21 598
- 20-40 ans	25 847	24 056
- 40-65 ans	33 499	35 465
- 65-75 ans	12 459	13 832
- 75 ans et +	9 731	13 861
TOTAL	105 264	108 812
Facteurs tendanciels (2020)	Un desserrement important de l'agglomération paloise amenant dans chacune des communes de jeunes ménages avec enfants.	Un vieillissement important de la population
Emplois :	Développement de l'agriculture accès sur les biocarburants ?	
- Agricoles	Un territoire marqué par l'importance de l'activité industrielle	
- Industriels	GIP de Chemparc (14 groupes leaders internationaux de la Chimie) et développement de l'aéronautique	
- Tertiaires		
<i>Facteurs tendanciels</i>		
Structuration des espaces		
- Principaux noyaux urbains	Oloron, Orthez, Lacq	
- Equipements		
- Polarités économiques , culturels, touristiques	Pas d'équipements à fort niveau de rayonnement	
Facteurs tendanciels (2020)		
Accessibilité		
- Infrastructures de transport	Une amélioration générale du réseau routier qui a facilité l'accessibilité de la partie du nord du territoire	Autoute A65 vers Bordeaux qui va ouvrir le territoire vers le nord, Réalisation de la voie rapide Pau Oloron
- Gares et pôles d'échanges		A650 en direction du tunnel du Somport qui va modifier de manière importante l'évolution du sud du territoire lequel se retrouver ainsi sur axe de transit transfrontalier important
- Intermodalité		
- Logistique		
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>		
Sensibilité des territoires		
- Espaces sensibles	Un impact important du site de Lacq (treize sites Seveso)	
- Autres	Une sensibilité environnementale importante axée sur le réseau des gaves	
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>		

4. Principaux enjeux

Cet espace qui représente un peu plus de 100 000 habitants reste sous l'influence directe de l'agglomération paloise qui regroupe l'essentiel des équipements commerciaux et culturels.

Néanmoins, ce territoire est caractérisé par une multiplicité d'activités, activités résidentielle dans la continuité de l'agglomération paloise, agricole autour du bassin de l'Adour et activités industrielles notamment avec le site pétrochimique de Lacq et la ville d'Oloron accès sur la mécanique de précision et l'aéronautique.

La tendance est à un relatif tassement de la croissance démographique et à un important vieillissement de la population.

La réalisation de l'autoroute A65 reliant Bordeaux à Pau va profondément modifier l'accessibilité de l'ensemble du territoire qui devrait devenir beaucoup plus attractif.

La reconversion du site du Lacq

La partie nord ouest de ce territoire doit en grande partie son développement au site pétrochimique de Lacq. Ce site industriel avec ses treize sites classés SEVESO est actuellement en cours de reconversion.

Ainsi, le bassin de Lacq a été retenu par le gouvernement français pour accueillir la première production de bio éthanol à base de maïs du Sud de la France.

L'accessibilité et la diversification du tissu économique du bassin de vie d'Oloron

Le projet de voie express entre Pau et Oloron dans la continuité de l'autoroute A65 devrait en partie répondre au besoin de désenclavement de la vallée d'Oloron.

Néanmoins, l'activité économique reste essentiellement orientée sur une seule activité correspondant à un nombre très faible d'entreprises. Le SCOT de la communauté de communes du Piémont Oloronais en cours de réalisation prend en compte cette nécessité de diversification par l'ouverture de nouveaux espaces d'activités économiques.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Pau et le Piémont Oloronais

Pau et le Piémont Oloronais

Contrairement à d'autres espaces de cohérence, celui de Pau et du piémont oloronais n'est pas des mieux limités. Le seul fait que l'on ait adjoint Oloron à Pau, ce qui est justifié par la proximité et l'interdépendance des deux agglomérations, le montre bien. Mais cette interdépendance est également très forte avec le Béarn moyen du bassin de Lacq-Mourenx, d'une part, et d'autre part les aires urbaines de Pau et de Tarbes sont superposées.

Néanmoins, la domination paloise ne fait aucun doute, en tant que lieu de vie et pôle de services de niveau élevé. La présence d'une université presque complète compte beaucoup dans cette cohérence et ce rayonnement de l'espace palois.



1. Etat des lieux

Organisation et structuration territoriales

L'espace de cohérence palois présente un système urbain emboîté comprenant, autour d'un cœur d'agglomération (Pau, Billère, Jurançon) de 100 000 habitants, en perte lente, une Communauté d'agglomération (14 communes) de 165 000 habitants, en hausse modérée. Un Pays en « amibe » correspondant à l'aire urbaine (147 communes) englobe l'agglomération, Il renferme 223 000 habitants, et **sa croissance est plus forte**. Enfin, un réseau plus lointain de petites et moyennes villes béarnaises (Nay, Oloron, Mourenx) s'inscrit dans la zone d'influence paloise.

Le bassin d'emploi doit être défini à l'échelle du grand territoire ci-dessus ; il est en **pleine reconversion**, aussi bien sur le site de Mourenx (nouvelles industries chimiques) que sur le site de l'agglomération (diversification autour du Hightech, de l'image, avec « Pau Broadband Country », le câblage de l'agglomération en très haut débit par fibre optique).

Dans l'agglomération, Pau et trois autres communes centrales (Billère, Jurançon, et Lescar, en situation plus lointaine mais contrôlant le site d'activité de la RN 117) rassemblent la majeure partie des activités, des emplois, des services et des facteurs d'attractivité.

Attractivité

L'attractivité résidentielle de l'espace palois reste forte, notamment pour trois clientèles particulières :

- les **ménages d'adultes actifs** qui partent massivement vers une périphérie peu contrôlée ;
- les **étudiants** qui visent le centre ville, où la vacance reste toutefois forte en raison de l'état médiocre des aménités urbaines ;
- la demande des **retraités** qui se concentre sur la première couronne de Pau;

Ainsi les prix de l'immobilier au centre-ville sont de 1000€/m² supérieurs à ceux de Tarbes, et très proches de ceux de Bayonne. Pau offre et prévoit des **équipements de haut niveau**, en termes culturels et de loisirs (Zénith, foire, médiathèque en cours), susceptible de renforcer son image touristique traditionnelle. Toutefois, à cet égard, la fréquentation touristique réelle reste médiocre et de très courte durée.

L'Université de Pau, assez récente mais solidement établie, est presque complète et assez dynamique. De nouvelles formations et écoles (Informatique) recherchent l'adaptation au tissu économique. L'attraction de cette université est forte sur les départements des Landes, les Hautes Pyrénées, où elle contrôle des antennes.

Les difficultés économiques lourdes et durables dues au retrait progressif de la recherche et de l'exploration d'ELF/TOTAL, sont en cours de compensation progressive et ce renouveau autorise un espoir raisonnable de maintien de l'attractivité paloise.

Accessibilité

L'inachèvement de l'autoroute Bordeaux-Pau est nuisible au rayonnement palois : désormais l'avancement de l'A65, comme de l'A 650 de Pau à Oloron, répond à la demande des milieux économiques de liaisons améliorées avec Bordeaux, l'Aquitaine et la province de Huesca. Mais de manière générale, les flux sont Est-Ouest, et **Pau est plus clairement dans l'orbite toulousaine** que dans celle de Bordeaux.

La LGV est perçue comme un projet assez lointain, faisant néanmoins assez nettement basculer l'agglomération dans l'orbite du train face à l'avion (direction Paris) ; comme à Tarbes, la demande est nettement plus exprimée de TER performants et notamment sur l'axe Est-Ouest du piémont (chacun s'accorde toutefois à juger la réponse difficile en raison du tracé).

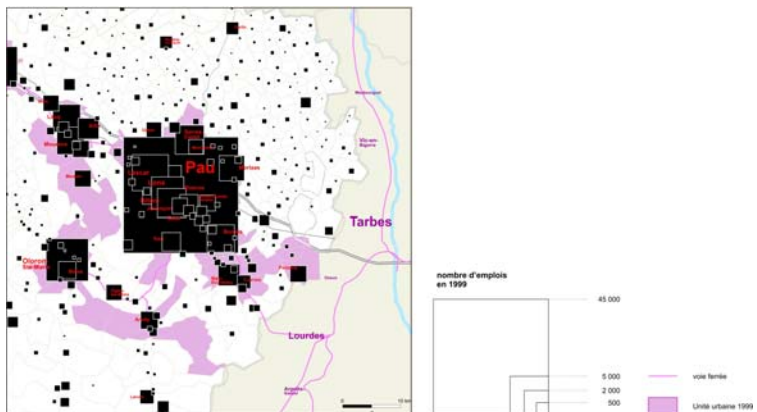
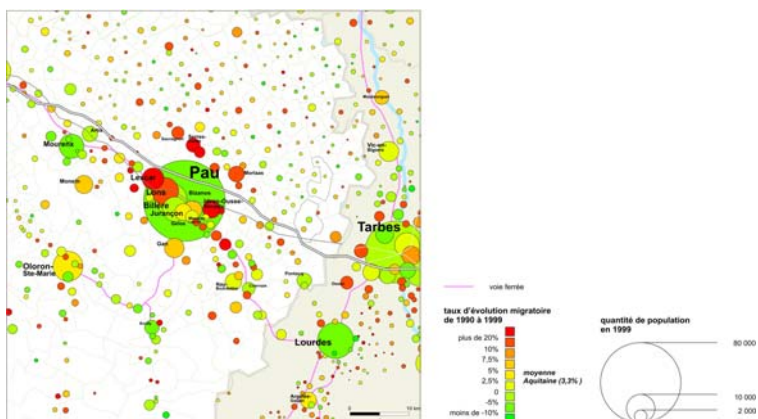
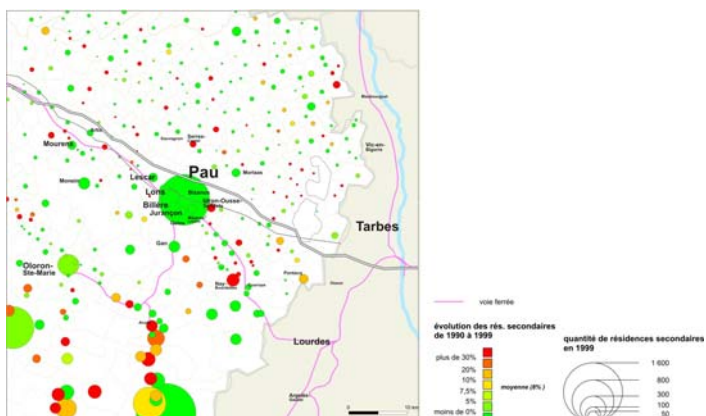
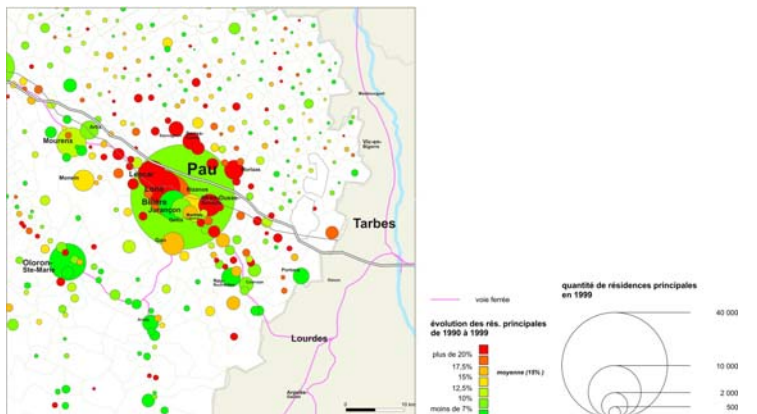
Sensibilité environnementale

En termes d'environnement, la vallée du **Gave de Pau** rassemble la majeure partie des risques comme des ressources, en particulier en raison de son rôle de site majeur des sports d'eaux vives (stade olympique d'eaux vives en cours d'achèvement).

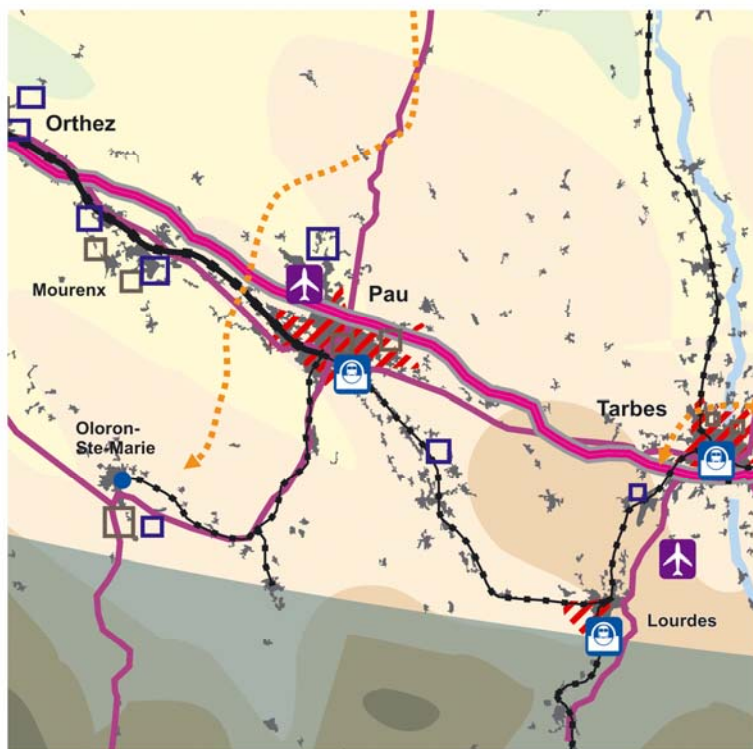
Néanmoins, les Coteaux Sud du gave, sur Jurançon notamment, représentent un poumon vert et un décor précieux.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Pau et le Piémont Oloronais

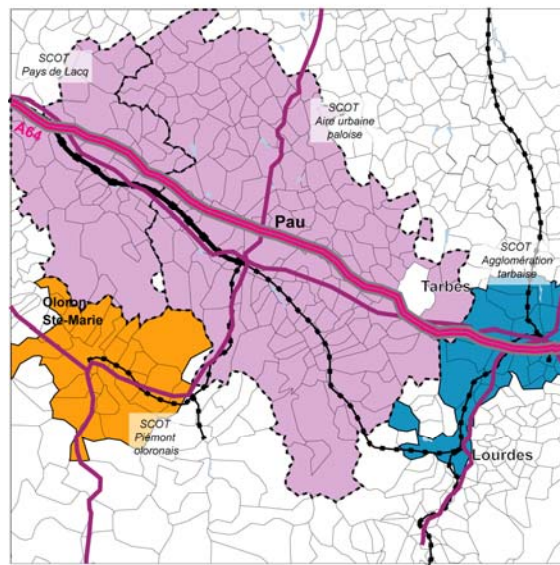


2. Etat des projets

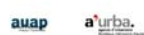


- sites de projet urbain
- pôles majeurs de développement économique
- infrastructures urbaines programmées ou en projet
- réseau ferroviaire principal et secondaire
- routes principales et autoroutes
- ▨ zones urbaines
- espaces naturels majeurs

source : fonds topographiques en provenance du F.N.T. © droits de l'état réservés © données issues du RP99 - INSEE © traitement octobre 2005



- SCOT approuvé
 - SCOT en élaboration
 - SCOT en projet
- Source : DATAR, 2005



1. Gouvernance territoriale (position des acteurs sur la thématique transport/déplacements)

La position des acteurs est extraite des entretiens réalisés dans le cadre de l'étude.

L'enjeu de Pau et du Piémont Pyrénéen est l'amélioration de l'accessibilité à Bordeaux (tant routier que ferroviaire) et indirectement de Paris. La connexion avec Toulouse, bien que vécue comme un handicap au niveau ferroviaire, ne semble pas être appréhendée avec autant de ferveur que la connexion à la capitale...

Les principales orientations locales visent à mieux gérer les phénomènes d'étalement urbain et les conséquences en matière d'utilisation inéluctable de la voiture individuelle.

En attente d'un document de planification sur le territoire, les acteurs ont initié des démarches ambitieuses d'organisation des transports et déplacements tant en milieu urbain (l'agglomération) qu'en milieu périurbain (aire urbaine).

2. Démarche de planification (principales orientations en matière de transport/déplacements)

A ce jour, la démarche de SCOT de Pau est encore en cours de discussion...Le périmètre proposé est pratiquement à l'échelle de l'aire urbaine de l'agglomération, soit 147 communes (correspondant au Pays du Grand Pau).

Un certain nombre d'orientations ont été néanmoins préalablement établies sur le thème des déplacements tant à l'échelle de l'agglomération (PDU de Pau) qu'à l'échelle du Pays du Grand Pau (Plan de Déplacements Pays).

Le PDU de Pau (13 communes) a pour principaux objectifs :

- d'améliorer la sécurité routière et l'attractivité des centres villes (requalification des pénétrantes d'entrées de ville, traitement des espaces publics...)
- rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs (mise en place de transport en commun en site propre, coordination de la tarification avec les autres transports publics, réaménagement de la gare de Pau et de Gan dans la perspective de pôles d'échange « train-lignes interurbaines-lignes urbaines »...),
- mettre en œuvre un développement durable (cohérence entre urbanisme et transport, mise en compatibilité des PLU avec le PDU expertise déplacements des projets urbains...).

Le Plan de Déplacements Pays, mené par le Pays du Grand Pau (147 communes) vise principalement à conforter les orientations du PDU de l'agglomération paloise par une extension des actions réalisées en milieu, à savoir :

- requalifier les principales entrées d'agglomération (RN134, RN117...) par un traitement des espaces publics permettant progressivement et de modérer les vitesses pratiquées et d'insérer les modes de transport alternatifs (TC, vélo, piétons...), N.B : ce type d'option nécessite d'anticiper les possibles reports de trafic via la hiérarchisation du réseau actuel et futur,
- rendre les transports collectifs cohérents à une échelle large (aire urbaine) en coordonnant transport en commun en site propre, lignes interurbaines, parcs relais et transport à la demande dans certain secteur du territoire,

La démarche de Plan de Déplacements Pays a permis également d'adopter une position partagée vis-à-vis des grandes infrastructures de transport programmées (A650, A65).

3. Démarche de projet (projets contractualisés concernant notamment les transports et déplacements)

Deux démarches de projet ouvrant les possibilités de contractualisation ont été formalisées au sein de cet espace de cohérence :

- le contrat d'agglomération de Pau,
- le contrat de Pays du Grand Pau.

Le contrat d'agglomération de Pau (décembre 2003) se déploie selon 5 thématiques principales :

- dans le but de « renforcer l'identité communautaire » (1), un lourd et complet projet de production et d'investissements **culturels (2)**, assez original dans les nouvelles intercommunalités, est marqué notamment par la création en plein centre-ville (Parc Baumont) d'une complète médiathèque due à l'architecte Zaha Hadid. Elle est complétée en particulier par le projet des « Abattoirs de Bières », lieu de création culturelle.
- « Pau Broadband Country » incarne la volonté de reconstruire le système productif local sur les plus hautes technologies (3) ;
- marquée par un étalement pavillonnaire sans obstacle jusqu'alors, l'agglomération entend désormais s'engager vivement dans un projet de « ville renouvelée et de haute qualité environnementale », en s'attaquant au cœur de ville quelque peu délaissé jusqu'alors (4) ;
- la « maîtrise foncière » apparaît dans tous ces cas comme un instrument décisif de l'action publique (5).

Le contrat de Pays du Grand Pau (septembre 2004) se pose en complément du contrat d'agglomération, autour de trois grands objectifs :

- Pour « **maîtriser un aménagement global du territoire** »(1), il mise notamment sur le plan de déplacements, la diffusion de l'habitat locatif social, et la réhabilitation du patrimoine. Il accorde également une large et légitime place à l'environnement, et notamment à la restauration des cours d'eau ;

- Le contrat articule une **offre très fine de services à la personne**, (surtout publics) ;
- Enfin, il prend en charge les aspects du développement économique propres à l'espace concerné, périurbain et rural (artisanat, tourisme, agriculture), tout en appuyant deux actions fortes au delà de cette échelle de proximité : le soutien à Turboméca sur le site de Bordes (2300 emplois), et l'extension des services de « PBC » à l'échelle du pays.

4. Démarche réglementaire (PLU, cartes communales)

Un constat similaire à l'espace de cohérence conurbation littorale basque peut être dressé concernant le niveau des différents PLU et carte communales. Ceux-ci sont majoritairement soit en élaboration, soit en révision...

Les liens à établir avec le projet LGV SEA sont cependant beaucoup inutiles car ces territoires ne sont pas directement concernés par le dossier.

5. Etudes en cours (gares,...)

Sommairement, deux sites principaux d'études, voire de projets, sont à l'heure actuelle ciblés :

- d'une part, le **centre ville de Pau**, où s'engagent une série de transformations lourdes : OPAH, plan de stationnement, restructuration du Palais des Pyrénées et de la place Clemenceau (parking souterrain refait), le parc Beaumont et le site de la médiathèque ;
- d'autre part, en basse ville, le **site de la gare** où s'achève, sur le gave de Pau la **base d'eaux vives** de classe olympique ; et qui offre en outre des **gisements fonciers très importants**, de l'ordre de soixante hectares ; de nombreuses études et projets ont été avancés sur ce site (ZAC) sans aboutir à ce jour ; le projet de LGV SEA est de nature à leur offrir un second souffle.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Pau et le Piémont Oloronais

3. Synthèse situation de référence 2020

	1999	Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne
Organisation territoriale		
Démographie :		
- 0-20 ans	55 700	55 852 0,3 %
- 20-40 ans	63 048	64 132 1,7 %
- 40-65 ans	70 620	79 942 13,2 %
- 65-75 ans	20 964	29 708 41,7 %
- 75 ans et +	18 063	26 346 45,9 %
TOTAL	228 395	255 980 12,1 %
Facteurs tendanciels (2020)		Puissante tendance au vieillissement dans un contexte de croissance globale néanmoins assez dynamique ; les adultes de plus de 40 ans, et a fortiori les seniors, sont les seules classes en croissance.
Emplois : - Agricoles - Industriels - Tertiaires <i>Facteurs tendanciels</i>	Erosion de l'emploi agricole constatée inéluctable Reconversion industrielle en cours	- Cette érosion pourrait prendre une tournure catastrophique compte tenu des types de culture (maïs, élevage bovin laitier) - Les efforts de réinitialisation, sur des créneaux de haute technologie où l'Europe peut rester compétitive (aérospatial, chimie fine, traitement de l'image et du son, etc.) peuvent laisser espérer une stabilisation de l'emploi industriel ; Quant à l'emploi tertiaire, sa croissance se portera sur les services à la personne, principalement la personne âgée ; un renforcement de la recherche peut être espéré, mais sur de petits nombres
Urbanisation		
- Principaux noyaux urbains - Equipements - Polarités économiques, culturels, touristiques <i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	- Cœur d'agglomération en perte de vitesse - efforts d'équipement sur l'aéroport d'Uzein - pôle de compétitivité sur le site de Borde (Turboméca) - Début d'équipement de la « porte des gaves » dans un volet sportif, ludique et touristique Stade d'eaux vives	On peut espérer une stabilisation quantitative et qualitative du cœur de l'agglomération (Pau, Billère) Celui-ci est également porteur d'un potentiel touristique, qui pourrait s'étoffer si les sports d'eaux vives atteignent la dimension internationale
Accessibilité		
- Infrastructures de transport - Gares et pôles d'échanges - Intermodalité - Logistique <i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	- projets de désenclavement autoroutier actés - faible intermodalité - le site de la gare reste une friche	- L'autoroute Pau-Bordeaux, Pau-Oloron, la rocade Sud, seront en toute hypothèse achevés en 2020, induisant un désenclavement exogène et interne. - la montée en puissance des TER amorcée au plan 2002/2007, sans être négligeable, ne semble pas pouvoir contribuer de manière décisive au basculement de parts de marché sur la relation Bayonne-Pau ; de la même manière, sur Pau-Bordeaux, c'est progressivement la voie autoroutière qui pourrait l'emporter de plus en plus ; - risque de diminution de la demande de fret agricole Le fort potentiel foncier du site de la gare (60ha disponibles) n'a aucune chance de se débloquent sans le double choc du TGV nouveau et l'intermodalité avec le TCSP prévu au PDU
Sensibilité des territoires		
- Espaces sensibles - Autres <i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	- ensemble des zones humides du gave de Pau - coteaux sud du gave (Jurançon), aussi bien en termes d'impacts physique que de paysage - vignobles de Jurançon, à la notoriété croissante	L'urbanisation périphérique en étalement, ou au mieux en « polycentrisme maillé », ne peut que se développer, rendant le territoire assez « imperméable ».

La croissance modérée mais non négligeable de cet espace de cohérence sera fondée sur le vieillissement, celui-ci dû principalement au vieillissement sur place plutôt qu'aux migrations. Cette évolution induit une économie résidentielle faisant une part accrue aux services à la personne. Cette évolution peut aussi contribuer à un resserrement (relatif) de l'espace habité, lié au « retour » en ville des seniors.

Cette prospective, associée à un réveil de l'action publique en faveur du cœur de l'agglomération, porte en elle une promesse de meilleure attractivité et de peuplement plus dense pour les communes du « cœur », Pau et Billère notamment.

Les longs et difficiles efforts de reconversion économique, portés par un partenariat efficace entre entreprises privées et collectivités publiques, ouvre la voie à un système productif local fondé principalement sur une **économie de la connaissance**, identifiée par exemple à deux projets, celui du pôle de compétitivité aérospatial, et celui de « Pau-Broadband Country » (le câblage de l'agglomération en très haut débit et l'accroche de nouvelles entreprises liées). Cette nouvelle génération économique, qui semble compétitive, fondée sur des entreprises de niveau mondial telles que Turboméca, peut autoriser une stabilisation de l'emploi industriel (sans plus) et une hausse modérée de l'emploi tertiaire de services aux entreprises.

L'ensemble des **projets de désenclavement** connus et actés, notamment l'autoroute Bordeaux - Pau peuvent jouer un rôle positif dans le désenclavement de Pau, principalement vis à vis de la métropole régionale, et rééquilibrer quelque peu l'influence toulousaine. Nous pensons néanmoins que l'avenir palois est dans **l'équilibre entre ces deux métropoles**, probablement au sein de l'Euro-région. C'est dans cette perspective qu'il semble opportun de penser la cohésion territoriale à l'horizon de 15 ans. Mais en toute hypothèse, qu'il s'agisse de relations avec les métropoles ou les villes voisines, la **part de marché du train** ne peut que diminuer, sauf crise pétrolière très aiguë, compte tenu de la perspective de développement des TER au départ de Pau.

D'autre part, les ressources foncières (près de 60 ha. de friches) et urbaines disponibles sur le site de la gare ont peu de chances d'être débloquées en l'absence d'un fait générateur puissant.

4. Principaux enjeux

A l'appui du renouveau économique, se pose la question du **rôle moteur de l'Université**, non seulement comme service public produisant de l'emploi et des revenus, attirant une population jeune, mais aussi comme animateur de la recherche-développement dans les domaines où entend se spécialiser le bassin palois : pôle de compétitivité aéronautique, chimie fine, traitement de l'image, environnement.

C'est ce moteur économique qui, seul, peut contrebalancer la tendance lourde au **vieillessement** qui affecte la région paloise, site de retraite privilégié (tout comme bien d'autres sites aquitains, mais à l'encontre de Tarbes).

Le « **désenclavement compétitif** » complet de Pau est à moyen /long terme en bonne voie, grâce à l'avancement de l'A65 et de l'A650. En revanche, la desserte ferroviaire (hors LGV) reste de qualité durablement médiocre, non compétitive par rapport à la route, en direction de Bayonne comme de Tarbes et Lourdes.

Les tentatives pour donner une impulsion « volontariste » aux échanges spontanés entre Pau et Tarbes, en constituant un **réseau de villes** d'une taille respectable (environ 400 000 habitants selon les définitions) pourront-elles trouver leur voie plus qu'auparavant ?

Pau, ville de notoriété mondiale au XIXème siècle pour son **essor touristique**, peut-elle de nouveau dégager un potentiel comparable ?

Une modernisation du centre de Pau, respectueuse du patrimoine, peut en être un moyen, tout comme elle est un enjeu de **l'équilibre territorial** de l'agglomération.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

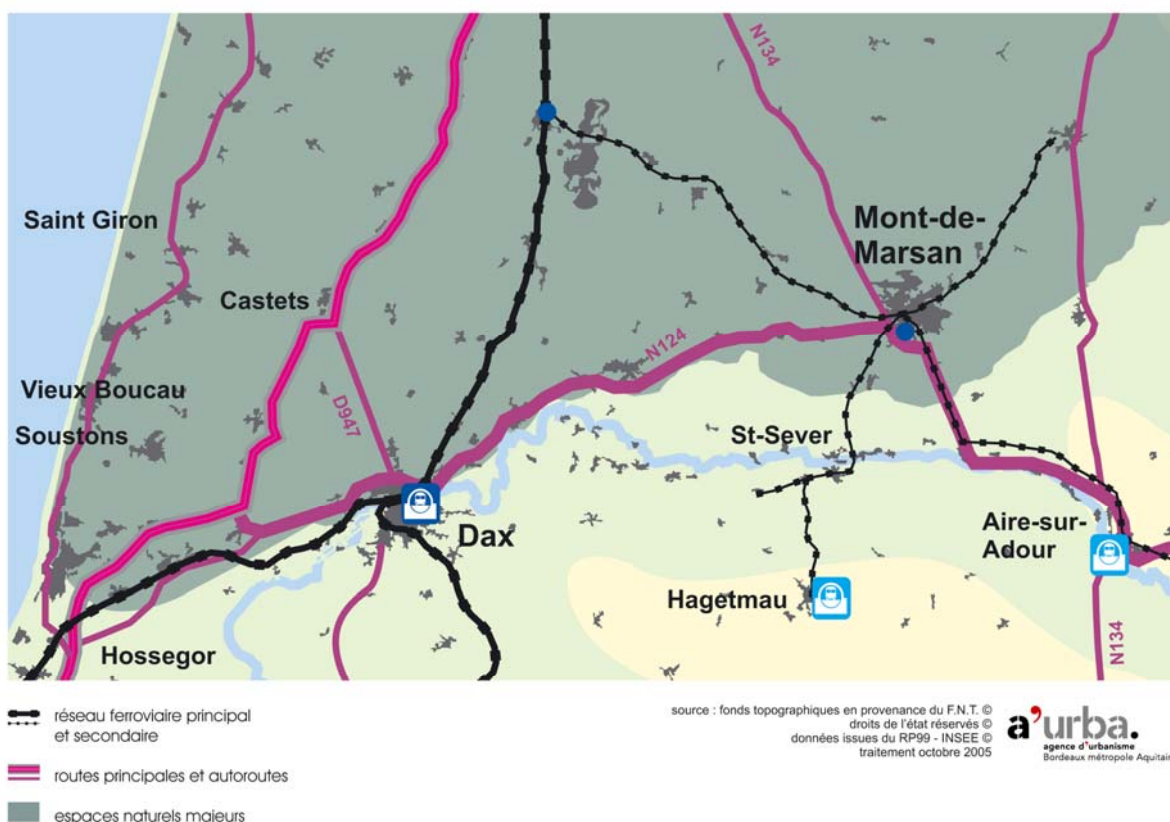
Zones urbaines des Landes

► Ce territoire est structuré par deux pôles urbains très distincts, Mont-de-Marsan et Dax, inscrits dans une rivalité historique.

Au-delà de l'histoire locale, il semble, néanmoins, qu'il existe peu de complémentarité entre ces villes, chacune assurant une fonction de pôle urbain pour des territoires distincts :

- Mont-de-Marsan exerçant son aire d'influence sur le Nord du département (Morcenx et la Haute Lande) et le Sud jusqu'à Aire sur l'Adour;
- Dax dont l'aire d'influence est ouverte vers le Sud (territoire de la Chalosse) et la côte Atlantique.

Par ailleurs, sa situation géographique la rattache de plus en plus à l'aire urbaine de Bayonne, notamment au regard des phénomènes résidentiels.



1. Etat des lieux

Organisation territoriale et structuration de l'espace

Cet espace couvre un vaste territoire, organisé de part et d'autre de l'Adour, accueillant 90 à 100 000 habitants.

Il fonctionne sur le principe d'une organisation bipolaire autour de deux agglomérations d'égale importance :

- MONT-DE-MARSAN : 36 000 habitants environ
- DAX : 34 000 habitants environ

En dehors de ces deux pôles, le territoire est structuré par un ensemble de très petites villes secondaires – Aire-sur-l'Adour, Hagetmau, Tartas – qui assurent un premier niveau de services pour l'ensemble de l'espace rural qui lui est associé.

Cet espace se caractérise, par ailleurs, par une dichotomie importante de part et d'autre de l'Adour :

- secteur Nord, territoire lâche à dominante forestière,
- secteur Sud, Chalosse et Tursan, plus agricole et structuré sur une échelle de territoire communal plus dense.

Sur l'ensemble des unités urbaines, la population est demeurée stable dans la période intercensitaire. Seule, l'agglomération de DAX a connu durant cette période une croissance élevée de 7,6%. Cet accroissement s'est essentiellement porté sur les zones périphériques.

L'ensemble des emplois est réparti sur les deux grands centres urbains avec des caractéristiques différentes pour chacun d'eux.

Mont-de-Marsan

L'agglomération génère 22 000 emplois dominés par le secteur administratif et l'activité militaire représentant 3 000 emplois directs.

Dax

L'agglomération génère 19 000 emplois. L'activité thermale représente le principal employeur avec 1 000 emplois directs répartis dans 18 établissements et induit 10 000 emplois indirects.

Le territoire économique associé à DAX représente une ressource importante pour l'activité agroalimentaire – filière du gras et conserverie de légumes.

Le taux de chômage sur cet espace est sensiblement inférieur, voire égal à la moyenne nationale. Il convient de signaler l'exception de la ville de DAX qui semble avoir un taux légèrement supérieur.

Accessibilité

La position des deux pôles urbains, DAX et MONT-DE-MARSAN, est très fortement différenciée dans le système de desserte à l'échelle de la région.

Mont-de-Marsan se situe largement à l'écart des grandes infrastructures autoroutières. Cette situation est susceptible d'être corrigée à terme avec la réalisation de l'autoroute Bordeaux-Pau.

La liaison ferrée avec Bordeaux et la connexion avec les grandes lignes ne s'effectue que par T.E.R.

La situation de DAX est très différente. La ville bénéficie de la proximité de l'A10 et d'une liaison commode avec elle. Sa position sur l'axe ferré Bordeaux-Irun participe de son niveau de desserte élevé.

Il convient de noter la liaison routière permettant des relations rapides entre les deux villes résultant de l'aménagement de la RN126.

Attractivité

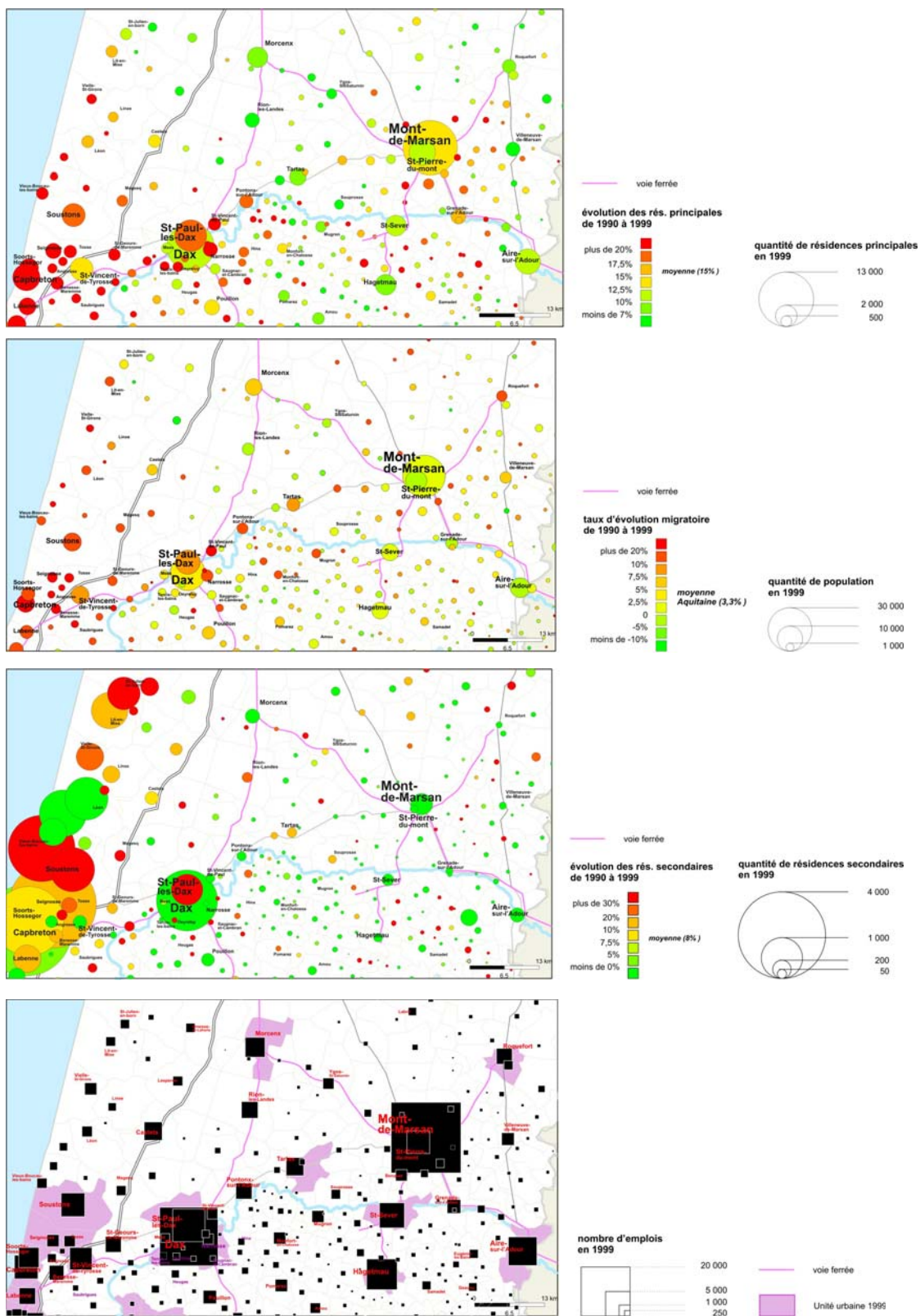
L'agglomération de Mont-de-Marsan, en l'état actuel, ne bénéficie pas d'une grande attractivité.

L'agglomération de Dax joue, quant à elle, un rôle particulier dans cet espace, compte tenu de deux facteurs.

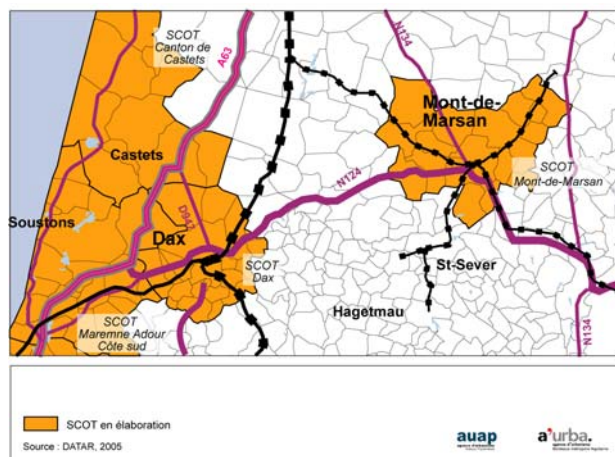
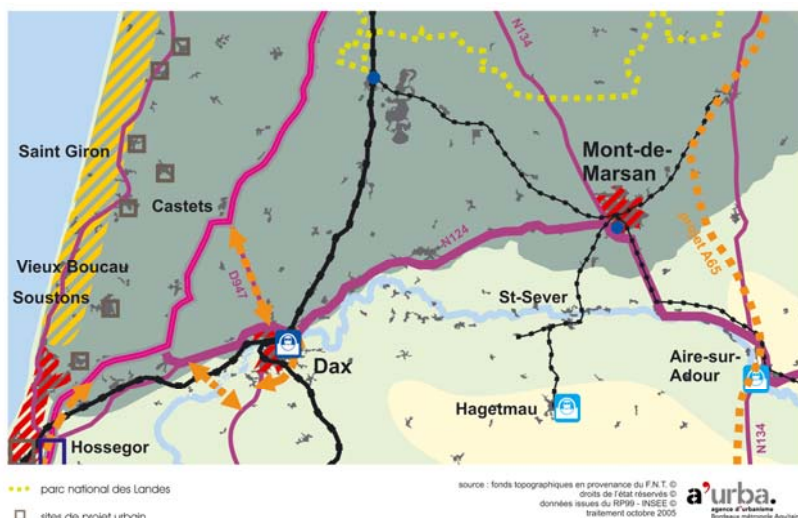
- La fonction thermale
Elle représente 68 000 unités par an et génère un chiffre d'affaire de 120 millions d'euro. Le séjour organisé sur des durées de cure de 3 semaines s'établit avec un accompagnement familial.
- La grande proximité avec Bayonne
La liaison voie rapide et autoroute favorise les relations privilégiées avec la ville de Bayonne. Cette situation se traduit par un développement résidentiel alimenté par une ressource foncière plus favorable qu'en Pays Basque.

Niveau 3 : Espaces de cohérence

Zones urbaines des Landes



2. Etat des projets



- **Agglomération montoise**

Plusieurs échelles de réflexion ont été conduites ou sont en gestation. Il convient de noter :

- le contrat d'agglomération proposant, notamment, un ensemble d'interventions concernant la gare existante (aménagement du stationnement, création d'une gare routière associée à la gare, connexion routière avec la rocade),
- le projet urbain de la Cité du Peyrouat, située à proximité de la base aérienne, s'inscrivant dans le cadre d'un projet A.N.R.U. de renouvellement urbain,
- la mise à l'étude du SCOT, mais sans un engagement fort depuis 2002.

Par ailleurs, l'évolution des grandes infrastructures routières est de nature à repositionner l'agglomération montoise dans l'espace régional, en lui conférant une situation de barycentre par rapport aux grandes métropoles, et de générer une dynamique urbaine.

L'implantation récente d'entreprises de logistique semble s'inscrire dans cette perspective.

Enfin, il convient de rappeler la présence de la base aérienne susceptible de représenter un atout potentiel en terme d'ingénierie, jamais exploité jusqu'à aujourd'hui.

- **Agglomération dacquoise**

1. Gouvernance territoriale (position des acteurs sur la thématique transport/déplacements)

La Communauté de Communes du Grand Dax (CCGD), en accord avec la ville-centre, développe une politique **d'amélioration de l'accessibilité**, aux différentes échelles du territoire, organisée selon les thèmes suivants :

- une mise à 2*2 voies de la RD 947, qui fait le lien avec la RN 10, de caractéristiques autoroutières, grande voie européenne Nord/Sud de transit de marchandises (Maîtrise d'ouvrage du Conseil général des Landes)
- à l'échelle de l'agglomération et du Pays Adour-landes océanes, un projet encore indéfini de contournement ouest permettant au Sud de l'agglomération de se désenclaver en direction de l'agglomération bayonnaise ;
- 2 projets de franchissement dans le cœur de l'agglomération, l'un, qui est acté, le franchissement Est, et l'autre, qui fait l'objet de débats aigus, dit « franchissement central »

Le nœud ferroviaire de DAX est servi par une gare importante, dont la modernisation n'est pas achevée, ni en interne, ni aux abords. Cette gare TGV est considérée comme un **atout essentiel** de l'activité touristique. Le système d'accessibilité à la gare est également de grande importance.

2. Démarche de planification (SCOT, SD, ... principales orientations en matière de transport/déplacements)

Le SCOT en cours, ainsi que les PLU de DAX et St Paul –les –Dax, attachent beaucoup d'attention à la réalisation des projets de contournement et de franchissements cités ci-dessus. Néanmoins, le consensus n'a pas encore abouti sur ces orientations, à l'exception du contournement Est.

3. Démarche de projet (projets contractualisés concernant notamment les transports et déplacements)

Le tracé du contournement Est et de son prolongement au Sud sont arrêtés. Toutefois par les caractéristiques de boulevard urbain souhaitées par le PLU de DAX ne sont pas encore définitivement actées. Cette voie nouvelle dessert la zone d'activités et de commerce du « Grand Mail », appartenant à la commune de St Paul-les-Dax. Elle désenclave également le **site de la gare TGV**.

4. Démarche réglementaire (PLU, cartes communales)

Le SCOT en cours, ainsi que les PLU de DAX et St Paul –les –Dax, ont été précédés par un **PLH** qui met l'accent sur les hypothèses très probables de **forte croissance**, en particulier depuis 1999. La population de la CCDG atteint désormais **50806** habitants en 2005. Cette croissance est à mettre en regard avec la dépendance croissante de l'agglomération vis-à-vis de l'agglomération bayonnaise. Les deux agglomérations ont une propension à ne plus former **qu'un seul bassin de vie, et la fonction résidentielle de DAX se renforce**.

5. Etudes en cours (gares, ...)

Le quartier du **Sablard**, site de renouvellement urbain au Nord de l'Adour, appartenant à la commune de Dax, offre de grandes possibilités de développement en dépit de son inscription partielle en **zone inondable (PPRI)**. Il offre la possibilité de création d'un quartier neuf ayant le triple avantage de présenter une façade face à la gare, une autre sur la rive nord de l'Adour, et enfin d'étendre le **plateau central de manière équilibrée** sur les deux rives. Il ferait ainsi face au grand projet municipal de Dax, d'aménagement des **Rives de l'Adour** en centre-ville.

La CCGD a pris la maîtrise d'ouvrage du renouvellement du Sablard, en instaurant un périmètre de ZAC pouvant atteindre une vingtaine d'hectares, et en lançant une consultation sur l'opportunité d'un Centre de congrès. Une telle installation serait de nature à donner un **second souffle au tourisme dacquois fondé sur le thermalisme** dacquois, toujours sous la menace du « déremboursement ».

3. Synthèse situation de référence 2020

	1999	Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne
Organisation territoriale		
Démographie :		
- 0-20 ans	44 871	44 231
- 20-40 ans	50 942	51 351
- 40-65 ans	63 149	75 421
- 65-75 ans	22 965	31 203
- 75 ans et +	18 455	26 835
TOTAL	200 382	229 041
Facteurs tendanciels (2020)		Très fort vieillissement de la population
Emplois :		
- Agricoles	- Emploi public liée à la fonction de chef-lieu	- Maintien des emplois tertiaires
- Industriels	- Emploi touristique et thermal à Dax	- Quid des emplois liés au thermalisme ?
- Tertiaires	- Agriculture qualitative secteur de la Chalosse	
Facteurs tendanciels		
Structuration des espaces		
- Principaux noyaux urbains	Mont-de-Marsan et Dax réseau de villes secondaires Aire/l'Adour, Hagetmau, St Sever	Mont-de-Marsan – Dax
- Equipements		Mont-de-Marsan – Dax Dax vers la Côte
- Polarités économiques , culturels, touristiques	Ensemble des services départementaux à Mont-de-Marsan Mont-de-Marsan – Dax Dax vers la Côte	Stabilité
Facteurs tendanciels (2020)		
Accessibilité		
- Infrastructures de transport	Mini hub à Dax bénéficiant d'un pôle d'échange intermodal réduit	Desserte de Mt-de-Marsan par l'A65
- Gares et pôles d'échanges		Mont-de-Marsan : liaison Nord
- Intermodalité		Dax : voies de contournement
- Logistique		Nouvelle gare ?
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>		Hypothèse de développement de la logistique à Mont-de-Marsan
Sensibilité des territoires		
- Espaces sensibles	Sensibilité des territoires agricoles du Tursan et de la Chalosse	
- Autres		
<i>Facteurs tendanciels (2020)</i>		

Deux phénomènes sont de nature à entraîner une évolution dans l'organisation de cet espace :

- la réalisation de l'autoroute A65 Bordeaux - Pau est susceptible de remettre en situation la ville de Mont-de-Marsan et de valoriser sa position de barycentre ;
- l'évolution de la pression foncière sur le Pays Basque et la qualité des liaisons routières avec Dax sont susceptibles, à terme, de rattacher l'agglomération dacquoise à la métropole bayonnaise.

4. Principaux enjeux

- L'exploitation et la valorisation économique de la proximité autoroutière par Mont-de-Marsan ;
- Le maintien ou l'évolution du thermalisme pour Dax et sa capacité à maîtriser son développement urbain pour garder une image résidentielle attractive.

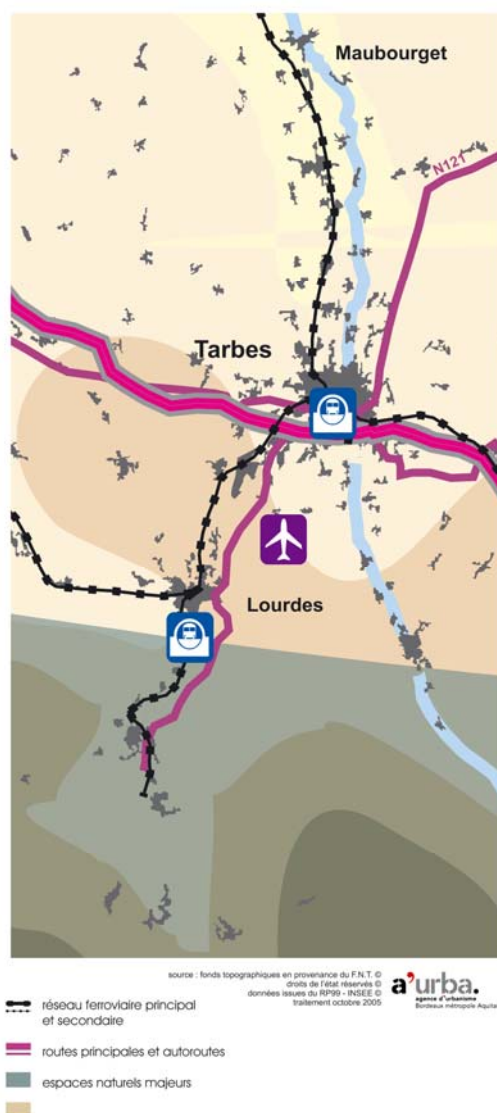
Tarbes – Lourdes

La fonction très particulière de la ville de Lourdes, ville mariale, et la structuration de l'espace urbain en deux vallées distinctes contribuent à fragmenter l'espace de cohérence.

L'axe urbain majeur est plutôt constitué par l'ensemble Tarbes - Bagnères de Bigorre. Cette situation se confirme dans la définition de deux pays distincts.

Toutefois, même si les échanges Tarbes – Lourdes demeurent limités, l'expression d'une solidarité de territoire s'exprime dans le périmètre du SCOT incluant ces deux aires urbaines.

La situation géographique de l'aéroport et les projets qui y sont envisagés sont de nature à renforcer les liens entre ces deux villes.



1. Etat des lieux

Organisation et structuration de l'espace

Ce territoire représente en ensemble urbain de l'ordre de 110 000 habitants environ.

Il s'organise autour de trois pôles urbains d'inégale importance :

- Tarbes : 46200 habitants
- Lourdes : 15200 habitants
- Bagnères-de-Bigorre : 8500 habitants

En dehors de ces trois centres urbains, le reste de l'espace demeure faiblement urbanisé. Deux axes regroupés autour de deux pays distincts structurent cet espace et définissent des systèmes de solidarité :

- Le pays de Tarbes et de la Haute Bigorre fondé sur l'axe Tarbes – Bagnères-de-Bigorre
- Le pays de la vallée des gaves autour de Lourdes et orienté vers les vallées pyrénéennes

L'ensemble de ce territoire est caractérisé par plusieurs phénomènes :

- Une population en stagnation, voire en légère régression au niveau des principaux centres urbains
- Une forte diminution du secteur agricole
- Un secteur industriel en recomposition après des pertes d'emplois très conséquentes au niveau de Tarbes (7000 emplois perdus entre 1980 et 1990 et, plus récemment, 600 en disparition avec la fermeture de GIAT Industrie)

Attractivité

Elle se situe sous des registres différents entre Tarbes et Lourdes.

L'agglomération tarbaise bénéficie de plusieurs facteurs :

- Un niveau d'équipement et de service relativement élevé lié à sa fonction de préfecture
- Un prix de l'immobilier relativement faible par rapport à d'autres villes de même rang
- L'existence d'une amorce d'activité universitaire, IUT, IVFM, et la présence de l'ENIT associée au pôle de recherche d'Alstom sur le génie électrique
- La grande proximité des stations pyrénéennes

Niveau 3 : Espaces de cohérence

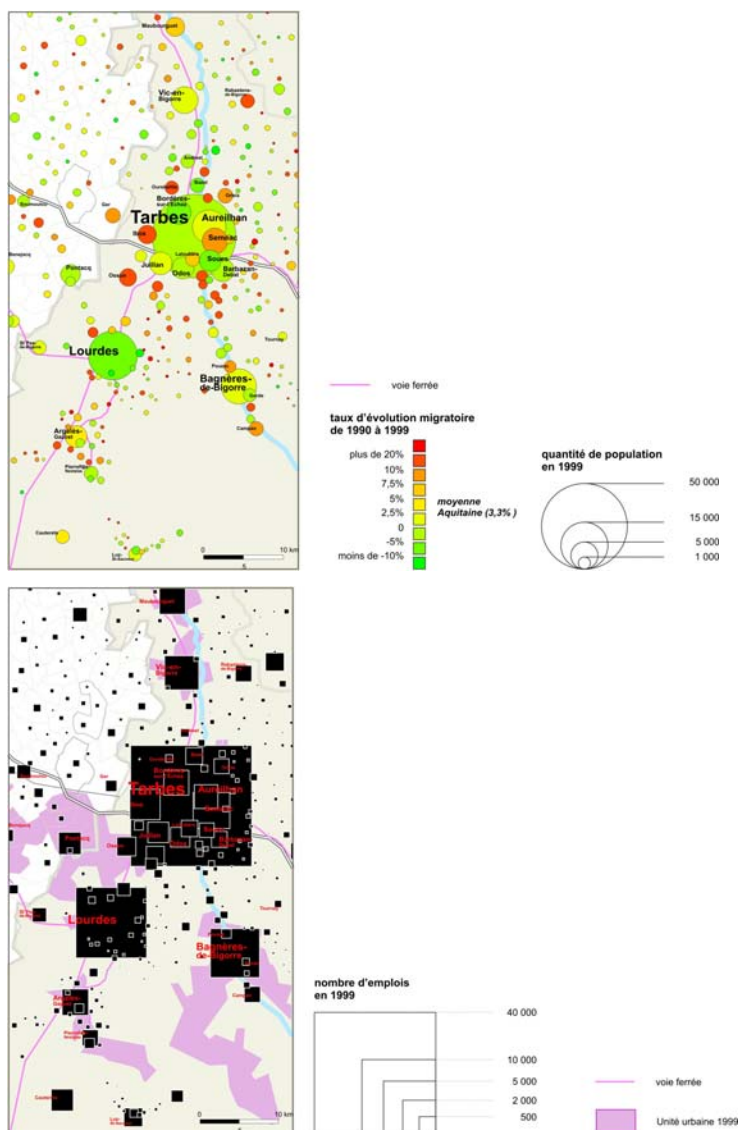
Tarbes - Lourdes

La ville mariale de Lourdes, avec 5 millions de visiteurs par an, représente une situation très particulière en représentant le deuxième pôle hôtelier français.

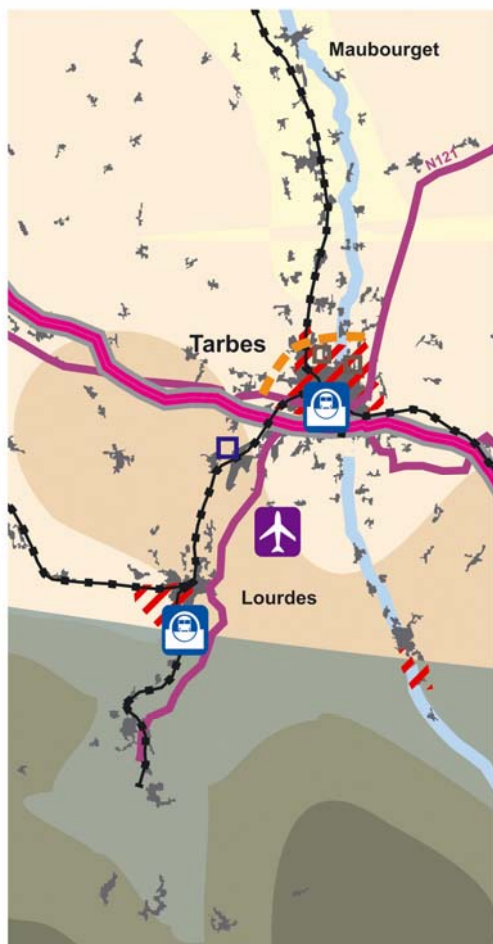
Accessibilité

L'agglomération tarbaise bénéficie d'une très bonne desserte autoroutière avec deux échangeurs pour la ville. Sa situation contribue à situer très clairement la ville dans l'orbite de Toulouse. Néanmoins, en permettant une liaison rapide avec l'aérodrome de Pau, elle renforce la vocation régionale de celui-ci au détriment de celui de Tarbes.

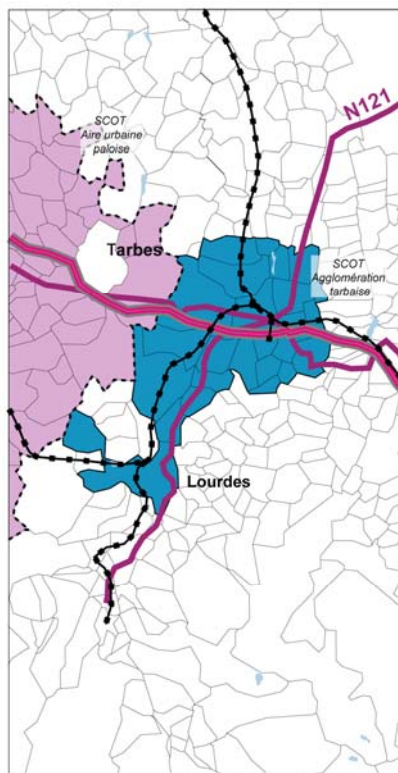
A contrario, les liaisons ferrées sont de nature très médiocres, notamment en ce qui concerne la desserte TGV dont l'amélioration vers Bordeaux semble avoir un impact marginal. La desserte avec Toulouse et ses possibilités d'amélioration paraissent, elles, un enjeu plus important.



2. Etat des projets



- source : fonds topographiques en provenance du F.N.T. © droits de l'état réservés © données issues du RP99 - INSEE © traitement octobre 2005
- a'urba.**
agence d'urbanisme
Bretagne - Midi-Pyrénées - Aquitaine
- sites de projet urbain
 - pôles majeurs de développement économique
 - infrastructures urbaines programmées ou en projet
 - réseau ferroviaire principal et secondaire
 - routes principales et autoroutes
 - ▨ zones urbaines
 - espaces naturels majeurs



- SCOT en projet
 - SCOT approuvé
- Source : DATAR, 2005
- auap** **a'urba.**

Les perspectives de développement concernent essentiellement l'agglomération Tarbaise. Elles s'inscrivent dans le cadre du **pôle de compétitivité AEROSPACE VALLEY** associant l'Aquitaine et Midi-Pyrénées sur le thème de l'industrie aéronautique.

Sur ce thème, l'agglomération tarbaise est concernée par deux projets :

- **La mise en œuvre d'un centre de démantèlement d'avions**

La première étape est la mise en œuvre d'un prototype destiné à servir de base à la réglementation européenne de recyclage des avions – projet PAMELA – sur le site de l'aéroport. La mise en œuvre du projet doit démarrer fin 2006. Il sera piloté par SITA (filiale de traitement des déchets du groupe Suez) associée à la SOGERMA, AIRBUS et DASSAULT.

Les collectivités locales, dans le cadre d'un syndicat mixte, prendront en charge l'aménagement des terrains.

- **L'ouverture du laboratoire de recherche en électronique de puissance - PEARL**

Ce laboratoire, créé par Alstom, destiné au ferroviaire, va s'ouvrir aux équipementiers aéronautiques, tels que SAFRAN et THALES engageant des recherches pour les airbus de l'après 2010

Les sites de projet

- Le site de l'aéroport

C'est un site offrant une grande capacité d'accueil avec une disponibilité foncière évaluée à 250 hectares. Il bénéficie, par ailleurs, d'une desserte ferrée. C'est le lieu d'accueil privilégié du projet PAMELA et de ses prolongements envisageables liés à l'industrie aéronautique.

- L'ensemble des sites associés à l'entrée Nord (liaison avec Bordeaux)

Trois sites sont concernés :

- L'emprise de GIAT Industrie

La cessation de l'activité militaire fait, aujourd'hui, l'objet d'étude de projet de reconversion dans le cadre de consultation d'urbanisme associant architecte et opérateur. Sa position et son emprise – 36ha – en font un enjeu urbain important.

- La cité Laubadère

Vaste secteur d'habitat social situé en arrière de la gare, ce site fait depuis plusieurs années l'objet d'interventions régulières.

Il s'inscrit, aujourd'hui, dans le cadre d'un projet de démolition - reconstruction dans le cadre d'une opération ANRU

- Le site de la gare

Il représente à la fois un site de projet et un site potentiel de développement évoqué régulièrement par la ville de TARBES : un site de projet en terme de création de pôle multimodal et un site potentiel en terme de disponibilité foncière lié à la partie du faisceau ferré inexploitée. La centralité géographique de ces trois sites fait de ce secteur de ville le pôle de mutation urbaine le plus important pour les années à venir

3. Synthèse situation de référence 2020

	1999	Situation de référence 2020 sans projet ferroviaire Bordeaux - Espagne
Organisation territoriale		
Démographie : - 0-20 ans - 20-40 ans - 40-65 ans - 65-75 ans - 75 ans et + Facteurs tendanciels (2020)	Non disponible	Non disponible
Emplois : - Agricoles - Industriels - Tertiaires <i>Facteurs tendanciels</i>	Déclin des emplois agricoles et industriels	Maintien des emplois tertiaires Possibilité de développement d'emplois de haute technologie
Structuration des espaces		
- Principaux noyaux urbains - Equipements - Polarités économiques , culturelles, touristiques Facteurs tendanciels (2020)	Tarbes – Lourdes - Bagnères Ensemble des services départementaux + embryon d'université à Tarbes Tarbes	- Renforcement de l'agglomération tarbaise - Unités de recherche consolidées - Stabilisation ou légère reprise
Accessibilité		
- Infrastructures de transport - Gares et pôles d'échanges - Intermodalité - Logistique <i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	Liaison autoroutière vers Pau et Toulouse Projet de pôle d'échange Projet de voies de contournement	- Voie de contournement Nord réalisée - Création d'un pôle intermodal
Sensibilité des territoires		
- Espaces sensibles - Autres <i>Facteurs tendanciels (2020)</i>	Friches industrielles	Restructurations urbaines exploitant les friches industrielles

La situation très délicate de l'agglomération tarbaise nécessite un ensemble d'actions très volontaristes pour arrêter la déprise de ce territoire et sa mise en situation.

Elle passe, notamment :

- par un travail fort de recomposition urbaine exploitant les opportunités des friches industrielles
- par l'ancrage aux projets liés à l'acoustique susceptibles d'organiser une véritable reconversion industrielle.

4. Principaux enjeux

- La récupération des friches industrielles et l'amélioration de l'image urbaine de Tarbes ;
- La reconversion et l'ancrage de nouvelles technologies dans l'orbite de Toulouse ;
- La meilleure lisibilité en terme de portail d'accès aux stations pyrénéennes.

Glossaire

Transport combiné ou ferroutage : convoyage de marchandises à l'aide de conteneurs qui fait appel au cours d'un même trajet à plusieurs modes de transport (rail, route, fleuve, maritime).

Autoroute ferroviaire : chargement d'un camion par son chauffeur sur un wagon plate forme et déchargement à l'arrivée.

LGV : Ligne à Grande Vitesse.

Multimodal : combinaison de plusieurs modes de transport (air/fer/route/maritime) de fret.

Hub : Plate-forme d'échanges et de diffusion intermodal.

VL : Véhicules Légers.

PL : Poids Lourds.

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

MT : Millions de Tonnes.

TER : Trains Express Régionaux.

Tram train : système de transports en commun proche du train-tram qui permet à un même véhicule de circuler sur des voies de tramway en centre-ville et de relier des stations situées dans le péri-urbain, voire au-delà, en circulant sur le réseau ferroviaire régional.

Cadencement : se dit des horaires. Dans le domaine ferroviaire, « horaire cadencé » signifie que les trains passent chaque heure à la même minute, et ceci durant une grande partie de la journée (par exemple, les trains partent de A pour B à 6:32, 7:32, 8:32, 9:32, etc).

Plate forme multimodale ou logistique : espace aménagé de manière à faciliter le transbordement ou le traitement de marchandises entre modes de transport.

CEF (de Mouguerre) : Centre Européen de Fret, base logistique pour transport combiné.

Y basque : nouvelle liaison ferroviaire mixte (voyageurs et fret) aux normes UIC (écartement européen) entre Vitoria, Bilbao et Irun.

Conurbation : Villes voisines réunies par suite de leur expansion.

Economie résidentielle : se dit de l'ensemble des dépenses faites autour de l'endroit de résidence.

Economie présentielle : se dit de l'ensemble des dépenses faites sur le lieu de présence hors résidence (dans le cadre du travail, des loisirs, courses faites en chemin entre le lieu de résidence et le lieu de travail, ...).

ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique. Eléments d'inventaires sans prescriptions opposables avec niveaux de sensibilité et d'intérêt différents entre ZNIEFF 1 et ZNIEFF 2.

PNR : Parc Naturel Régional.

Sites Natura 2000 : ensemble de sites naturels identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales et de leurs habitats, soumis à une réglementation en matière d'urbanisme.

SEVESO : directive européenne du 24 juin 1982 qui porte sur la prévention des accidents majeurs dans les installations industrielles. Elle prévoit la mise en place par les Etats d'un dispositif de maîtrise des risques présentés par les industries telles que la chimie, les raffineries, les stockages de produits toxiques ou de gaz liquéfiés susceptibles d'être à l'origine d'incendies, d'explosions ou de relâchements de gaz toxiques.

CIACT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité du Territoire.

SRADT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire.

SCOT : Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale. Document d'urbanisme qui fixe les grandes orientations d'aménagement et de développement à l'échelle de l'aire urbaine métropolitaine.

PLU : Plan Local d'Urbanisme. Document d'urbanisme réglementaire qui régit la vocation des sols à l'échelle de l'agglomération.

PDU : Plan de Déplacements Urbains. Document d'urbanisme qui fixe les grandes orientations en matière de déplacements, transports en commun, déplacements doux (marche à pied, deux roues) à l'échelle de l'agglomération.

PLH : Programme Local de l'Habitat. Document d'urbanisme qui fixe les grandes orientations en matière de logement à l'échelle de l'agglomération.

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale.

Euro cité : Terminologie retenue pour désigner la conurbation transfrontalière basque s'étendant de San Sebastian à Bayonne.

Economie résidentielle :