

GRAND PROJET **FERROVIAIRE** **GPSO** *Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Espagne* *DU SUD-OUEST*

Grand Projet du Sud-Ouest - février 2013



SYNTHESE DES PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Sommaire

1. LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD OUEST.....	5		
1.1. Un projet européen ambitieux	6		
1.1.1. Une liaison européenne à grande vitesse	6		
1.1.2. Des objectifs de développement durable	7		
1.2. Un projet ferroviaire à plusieurs échelles	8		
1.3. Un processus d'études préalables	8		
2. LES ENJEUX TERRITORIAUX LIES AU GPSO AUX ECHELLES SUPRA REGIONALES ET GRAND SUD-OUEST	11		
2.1. Aux échelles supra-régionales	13		
2.1.1. Les orientations d'aménagement et de développement de portée européenne	13		
2.1.2. Des enjeux nationaux et européens au regard de GPSO.	20		
2.2. Les enjeux à l'échelle du grand Sud-Ouest	23		
2.2.1. Les territoires du GPSO : valoriser les différents atouts pour construire un territoire de projet	23		
2.2.2. Les enjeux à l'échelle du territoire GPSO.....	38		
2.2.3. Les perspectives d'aménagement et de développement exprimées dans les documents stratégiques en Aquitaine et en Midi Pyrénées.....	44		
3. LES ENJEUX TERRITORIAUX LIES AU GPSO A L'ECHELLE DES ESPACES DE COHERENCE	51		
3.1. Espace de cohérence de la métropole toulousaine	53	3.2. Espace de cohérence de Montauban	61
3.1.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence de la métropole toulousaine	53	3.2.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence de Montauban	61
3.1.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV	54	3.2.2. Les stratégies et projets dans la perspective d'accueil de la LGV	61
3.1.3. Le pôle d'échange de Toulouse - Matabiau	57	3.2.3. Le pôle d'échange de Bressols-Montauban.....	63
		3.3. Espaces de cohérence des territoires éloignés du tracé LGV ...	66
		3.3.1. Le Gers	66
		3.3.2. L'Ariègeois	66
		3.3.3. Albi/Castres-Mazamet.....	67
		3.3.4. Le Lot.....	68
		3.3.5. L'Aveyron.....	69
		3.4. Espace de cohérence d'Agen	71
		3.4.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence d'Agen	71
		3.4.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV	71
		3.4.3. Le pôle d'échange d'Agen	72
		3.5. Espace de cohérence du Marmandais - Bazadais.....	75
		3.5.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence	75
		3.5.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV	76
		3.5.3. La halte du Service Régional à Grande Vitesse du Sud-Gironde	78
		3.5.4. Le traitement des éléments d'interconnexions et d'intermodalités.....	80
		3.5.5. Le projet urbain local.....	80
		3.6. Espace de cohérence de l'aire métropolitaine de Bordeaux	83
		3.6.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence	83
		3.6.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV	88
		3.6.3. Le pôle d'échange de Bordeaux	93
		3.7. Espace de cohérence du bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre.....	95
		3.7.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence	95
		3.7.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV	97
		3.8. Espace de cohérence de Mont de Marsan et la forêt landaise	100
		3.8.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence	100
		3.8.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV.....	101
		3.8.3. Les pôles d'échanges.....	101
		3.9. Espace de cohérence de Dax et la Côte landaise	103
		3.9.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence	103
		3.9.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV.....	104
		3.9.3. Les pôles d'échanges.....	107
		3.10. Espace de cohérence du Littoral Basque et Sud-Landais	109
		3.10.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence	109
		3.10.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV.....	111
		3.10.3. Les pôles d'échanges.....	113
		3.11. Espace de cohérence du Pays Basque intérieur	116
		3.11.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence	116
		3.11.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV.....	117
		3.12. Espace de cohérence de Pau – Béarn et Bigorre.....	120
		3.12.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence	120
		3.12.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV.....	122
		3.13. Annexes.....	127
		3.13.1. L'Inter-SCoT départemental girondin	127
		3.13.2. La DTADD en projet.....	127
		4. LES RECOMMANDATIONS.....	129
		4.1. Préservation et mise en valeur de l'environnement naturel et urbain.....	137
		4.2. Optimisation du fonctionnement urbain et développement socio-économique des territoires	137
		4.3. Organisation de la gouvernance et des solidarités territoriales.....	137



SYNTHESE DES PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

1. LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD OUEST

1.1. Un projet européen
ambitieux

1.2. Un projet ferroviaire à
plusieurs échelles

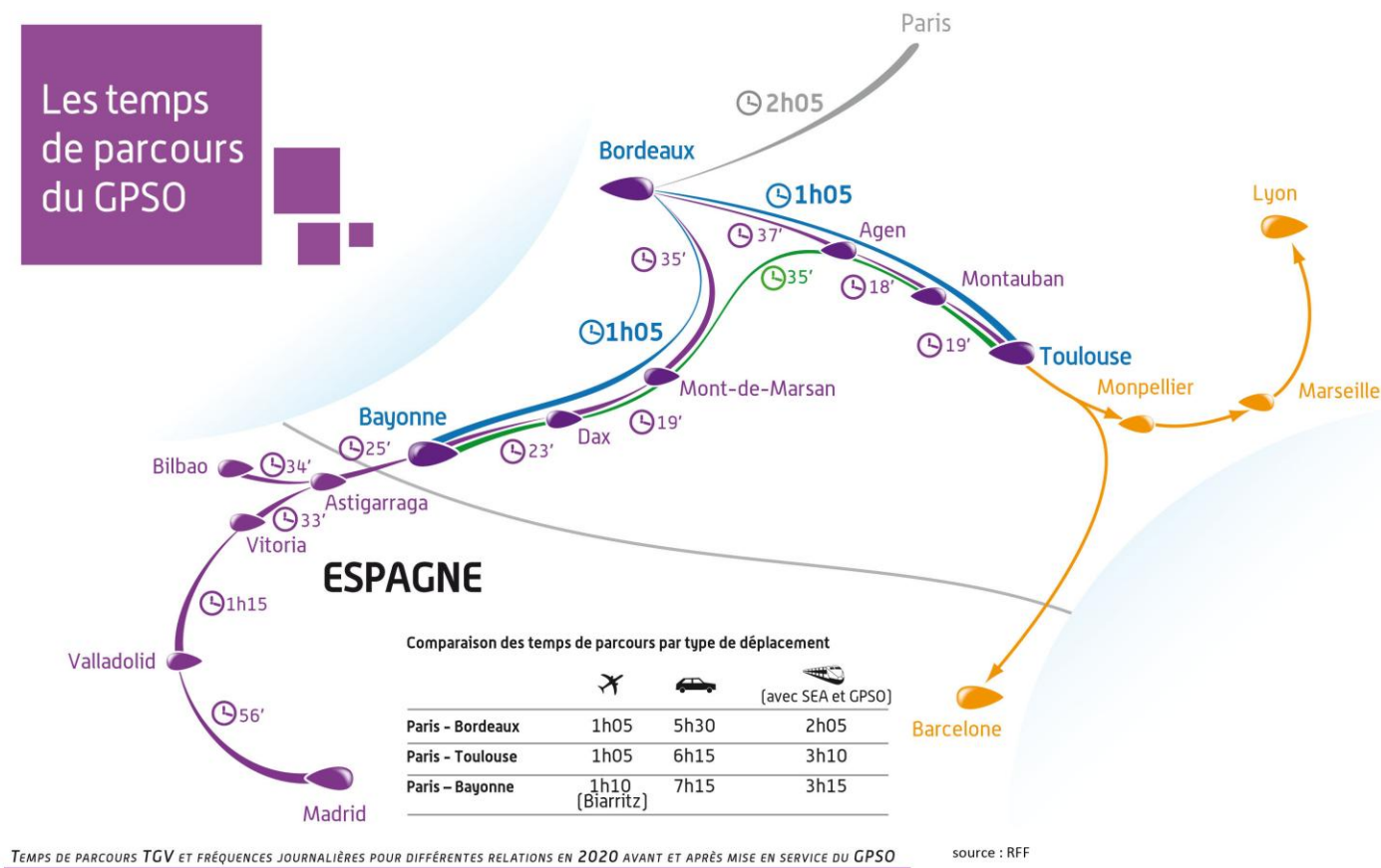
1.3. Un processus d'études
préalables

1.1. Un projet européen ambitieux

La ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse et l'amélioration de l'axe atlantique entre Bordeaux et l'Espagne figurent dès 1992 dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, puis dans les projets retenus lors du Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) de décembre 2003 présidé par le Premier Ministre. Ils ont fait l'objet de débats publics en 2005 et 2006, à la suite desquels Réseau ferré de France (RFF) a pris les décisions de poursuivre les projets de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne. Inscrits dans la loi du 3 août 2009 (dite loi Grenelle I), ces deux projets de lignes nouvelles, regroupés sous l'appellation du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), s'inscrivent dans le développement du réseau structurant au niveau national, et international en permettant une continuité d'itinéraire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (axe prioritaire n°3 du réseau de transport transeuropéen RTE-T).

1.1.1. Une liaison européenne à grande vitesse

Le GPSO est une partie du projet global LGV « Sud Europe Atlantique » (LGV SEA) défini, depuis la déclaration d'intention du 25 janvier 2007, comme un ensemble cohérent composé de trois branches : Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, auquel a été ajoutée la branche Poitiers-Limoges. Par la création de lignes nouvelles, le GPSO assure la continuité du réseau ferroviaire grande vitesse avec le projet de LGV Tours-Bordeaux au Nord et avec le « Y » basque au Sud, Irun / Saint Sébastien/ Bilbao / Vitoria et plus généralement avec le futur réseau ferré espagnol à écartement UIC¹. À l'est, il assurera la liaison avec la façade méditerranéenne via le projet LGV Toulouse-Narbonne.



¹ Écartement standard européen, Union Internationale du Chemin de Fer, 1435 mm.

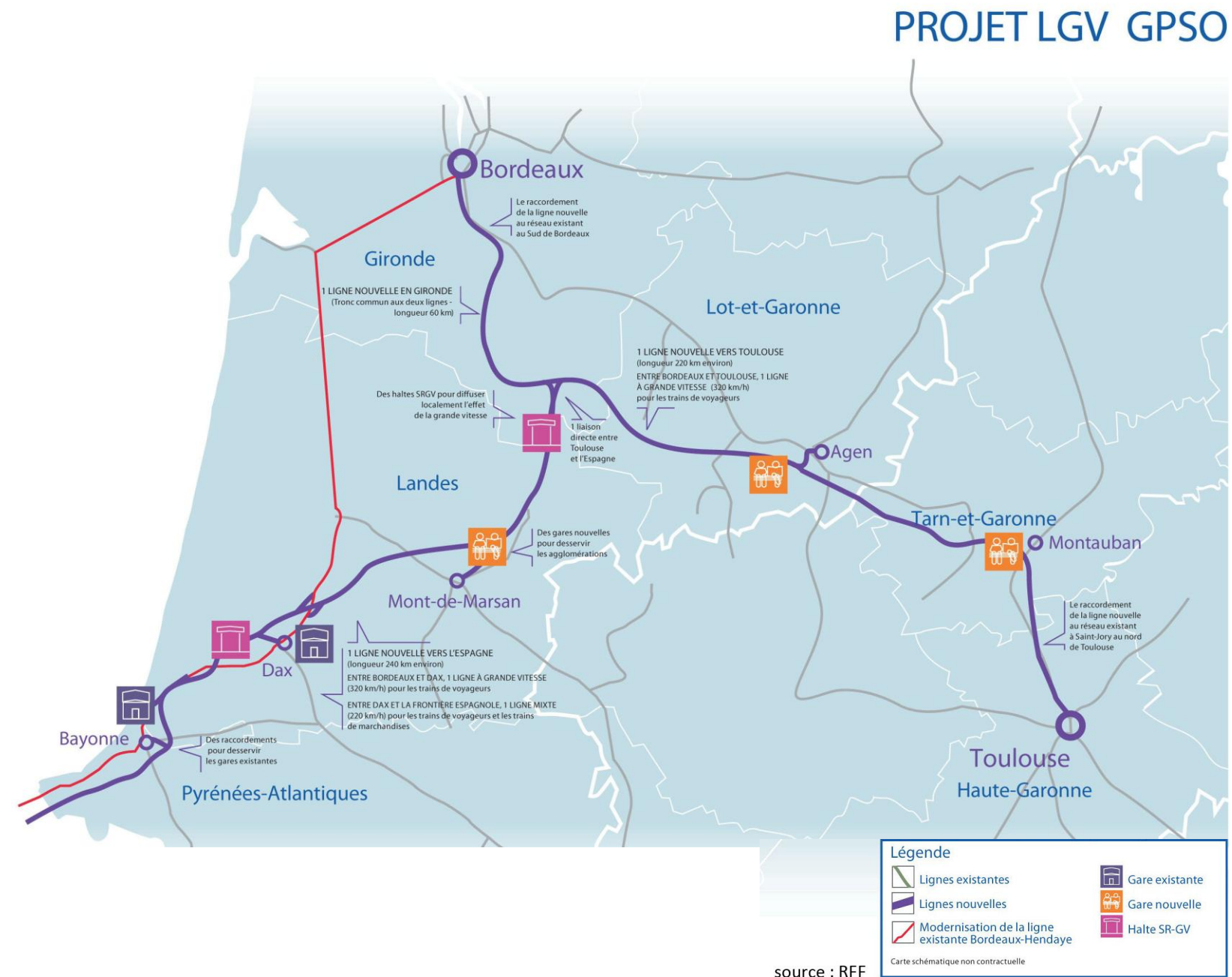
1.1.2. Des objectifs de développement durable

Les objectifs du GPSO sont les suivants :

- Rééquilibrer le développement économique des territoires en rétablissant des solidarités entre les territoires économiquement attractifs et ceux qui le sont moins ;
- Accroître l'attractivité des territoires et la mobilité en améliorant la desserte et l'accessibilité de la zone Bordeaux/Toulouse/Pays basque/Espagne ; en proposant des liaisons ferroviaires à l'échelle européenne pour les citoyens de l'Union ;
- Mettre en œuvre une politique de transport écologique et durable en développant la compétitivité et l'attractivité du ferroviaire vis-à-vis de la route et de l'aérien et en réduisant de manière significative les gaz à effet de serre ;
- Faire bénéficier, habitants et usagers du train, d'une attractivité renforcée du territoire en contribuant au développement social et économique des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ; en offrant de meilleures conditions de circulation et de voyage (plus de trains, des horaires cadencés, des liaisons plus directes, de nouvelles destinations, plus de sécurité et de confort...) ; en proposant des temps de parcours plus courts et une vraie alternative à la voiture à l'échelle régionale.

Le GPSO est le reflet d'engagements, notamment en termes de développement durable et de concertation citoyenne. Il se veut un projet d'aménagement et de développement, et constitue ainsi une opportunité majeure pour les territoires à différentes échelles géographiques.

Le GPSO renforcera également la compétitivité et l'attractivité des régions qu'il traverse et assurera l'efficacité d'un transport ferroviaire (notamment de marchandises) vers la péninsule ibérique.



1.2. Un projet ferroviaire à plusieurs échelles

Le GPSO affiche des ambitions à plusieurs échelles :

- **A l'échelle européenne**, construire un réseau ferroviaire européen à grande vitesse reliant la péninsule ibérique ; gagner en compétitivité et accroître les échanges entre régions européennes.
- **A l'échelle nationale**, renforcer la desserte Ouest du territoire français ; construire un réseau ferroviaire national à grande vitesse permettant d'ouvrir la voie à l'aménagement de l'axe «Grand Sud» entre l'Atlantique et la Méditerranée.
- **A l'échelle du territoire Grand Sud-Ouest**, améliorer la desserte et l'accessibilité des agglomérations aquitaines et midi-pyrénéennes (Toulouse, Bordeaux, Montauban, Agen, Mont-de-Marsan, Dax, Bayonne/Pays basque), et de l'ensemble du territoire en articulation avec l'offre TER ; anticiper et conserver l'attractivité et le dynamisme des territoires urbains et ruraux dans une logique d'équilibre et d'équité territoriale.

1.3. Un processus d'études préalables

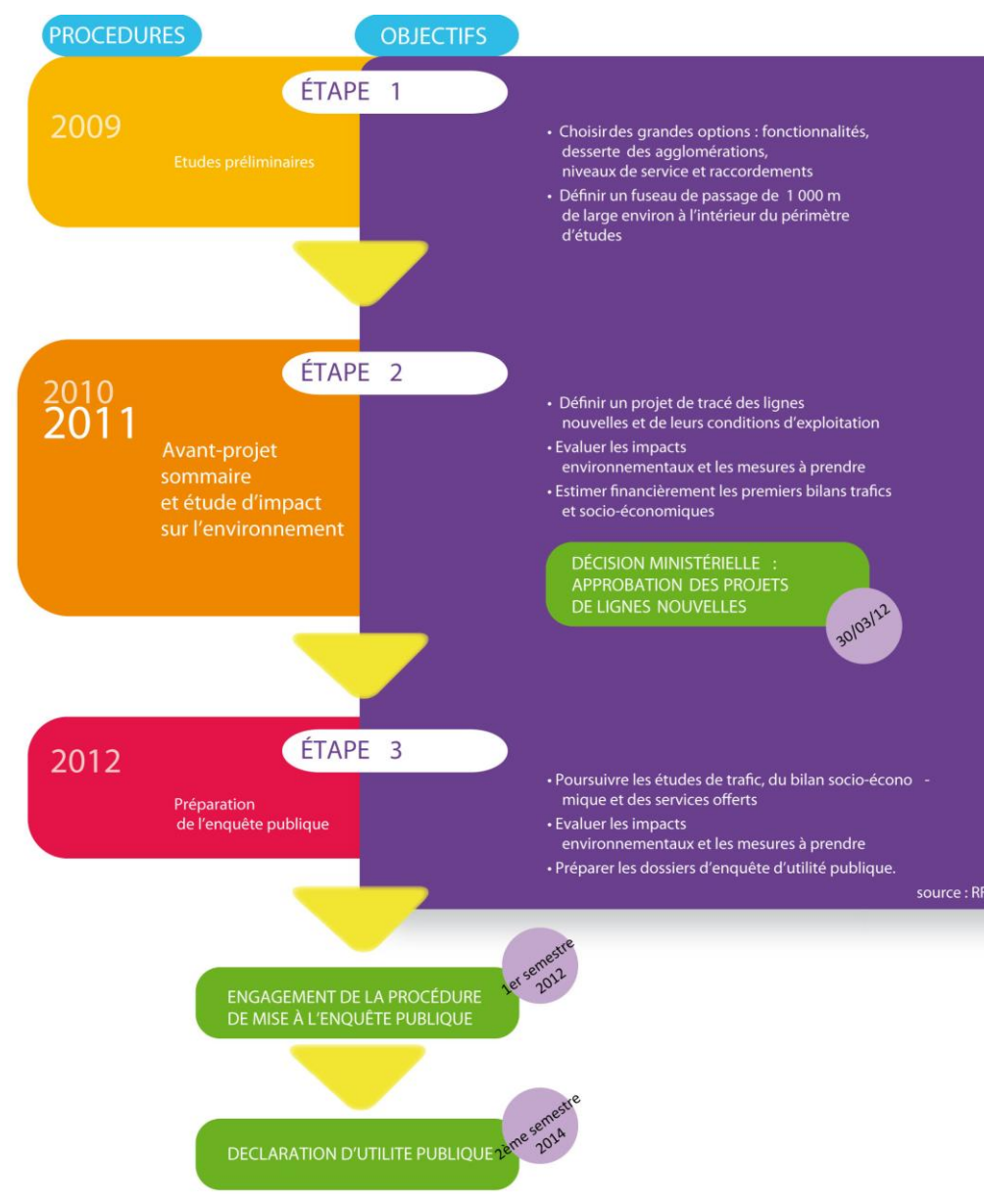
- Les principales étapes du projet GPSO

Suite aux pré-études fonctionnelles, un débat public a été mené pour le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et un autre pour le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne. Les deux projets sont désormais regroupés sous l'appellation « Grand projet ferroviaire Sud-Ouest » et sont étudiés conjointement, conformément à la déclaration d'intention signée le 25 janvier 2007 par le Ministre des transports, le Président de RFF et les Présidents des Régions Aquitaine, Poitou-Charentes et Midi-Pyrénées. **Le Préfet de la Région Aquitaine est le Préfet coordonnateur des études du GPSO dans lesquelles s'inscrit la présente synthèse des perspectives d'aménagement et de développement des territoires. Il préside le Comité de pilotage (COFIL) des études.**

Les études du GPSO se décomposent en trois étapes :

- Etape 1 : la définition d'un fuseau de 1000 mètres de large environ à l'intérieur du périmètre d'études (approbation ministérielle du 27 septembre 2010)
- Etape 2 : un projet de tracé de lignes nouvelles à un niveau Avant-Projet Sommaire (APS), soumis à enquête publique (décision ministérielle 30 mars 2012).
- Etape 3 : des études détaillées de tracés permettant la préparation des dossiers d'enquête d'utilité publique.

Les grandes étapes de la procédure et la définition du projet



Le projet en quelques chiffres :

2 régions desservies : Aquitaine et Midi-Pyrénées,

6 départements physiquement concernés : Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne ;

417 km de lignes nouvelles et 38 km de raccordements

1h05 entre Bordeaux et Toulouse (320 km/h)

Bayonne-Paris en 3h15

3,1 millions d'habitants à moins de 45 min d'une gare desservie

Estimation de 18 millions de voyageurs par an sur les lignes nouvelles à la mise en service

Une synthèse des perspectives d'aménagement et de développement des territoires intégrée dans le dossier d'enquête publique

Un document issu de la circulaire Bianco

La SPADT est issue de la circulaire Bianco du 15 décembre 1992 qui précise dans son article III la nécessité « d'intégrer les études de tracé dans une perspective d'aménagement des territoires concernés :

Les grandes infrastructures ont un impact important sur l'aménagement et le développement des territoires traversés et desservis. A l'inverse, elles doivent prendre en compte les politiques conduites par l'État dans d'autres domaines ainsi que les projets des collectivités territoriales concernées.

C'est pourquoi il est indispensable que les potentialités créées par cette infrastructure soient identifiées et intégrées dans une synthèse des perspectives d'aménagement faisant apparaître les orientations en matière de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.

Cette synthèse est établie en partenariat avec les collectivités territoriales impliquées et doit, dans la mesure du possible, recueillir leur adhésion.

Elle constitue une référence pour les actions susceptibles d'être engagées en accompagnement du projet. En outre, il appartient, le cas échéant, à l'État et aux collectivités territoriales concernées, de prendre en considération cette synthèse dans les documents d'urbanisme.

Ce processus sera conduit sous la responsabilité du préfet [coordonnateur] (.../...). Le cahier des charges [du Projet], le bilan du débat [Public] et la synthèse des perspectives d'aménagement accompagneront le dossier soumis à l'enquête publique ».

La SPADT GPSO est donc élaborée sous l'autorité de l'État. Le Préfet de la Région Aquitaine en est le coordonnateur.

Un cadre de référence pour anticiper les effets du projet et révéler les potentialités des territoires

Cette synthèse doit constituer un cadre de référence pour anticiper les effets du GPSO dans les projets des territoires mais également pour guider les interventions de valorisation et d'intégration des deux nouvelles lignes à grande vitesse Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/ Espagne ainsi que la modernisation de la ligne actuelle Bordeaux-Hendaye.

La SPADT cherche à identifier les évolutions susceptibles d'être produites par le GPSO en termes d'accessibilité, d'aménagement, d'urbanisme, de développement économique et de tourisme, de paysage et d'environnement.

La SPADT vise à présenter un état des perspectives de développement économique et d'aménagement du territoire ainsi que les stratégies de mise en œuvre comprenant les projets de l'État et des collectivités territoriales. Cette synthèse est établie en partenariat avec les collectivités en recueillant leur adhésion dans la mesure du possible.

Elle prend en compte le projet de LGV dans sa dimension transversale mais n'est pas une réflexion prospective en tant que telle. L'identification des potentialités repose sur l'analyse des ambitions, des projets et des orientations affichées dans les différents documents stratégiques de référence et sur l'expression des acteurs des territoires concernés à toutes les échelles :

- Grand territoire « euro régional »;
- Régionale (échelle GPSO);
- Espaces de cohérence et pôles d'échanges.

Un processus de réalisation de la SPADT piloté par le Préfet de Région Aquitaine

Les trois agences d'urbanisme (Bordeaux, Toulouse et Atlantique et Pyrénées) ont réalisé la SPADT sous l'autorité des Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. Dans ce cadre, des entretiens ont été réalisés auprès des acteurs publics techniques des territoires afin de prendre connaissance des stratégies et des projets locaux en cours ou envisagés susceptibles d'impacter ou d'être impactés par le GPSO et de recueillir leurs attentes et leurs recommandations au regard du GPSO. Chacun des entretiens a fait l'objet d'une synthèse validée par les personnes rencontrées. Ces entretiens ont permis de compléter les documents recensés pour produire la synthèse, et de s'assurer de la pertinence des analyses réalisées.

La SPADT fait état des perspectives d'aménagement et de développement des territoires à partir également d'éléments issus de l'analyse des documents cadres d'échelles européenne, nationale, régionale et locale (CPER, RTE-T, SNIT², SRIT, SRADDT ; SCOT, SRDE, PDU, etc.). En outre, elle prend appui sur l'étude des dynamiques urbaines et territoriales réalisée en 2009 et le dossier de présentation du GPSO réalisé par RFF en janvier 2012. Conformément à la circulaire Bianco, la présente synthèse est versée au dossier d'enquête publique.

Les trois agences d'urbanisme avaient déjà été mandatées en 2009 par RFF pour actualiser une étude sur les dynamiques urbaines et territoriales dans le cadre de l'étape 1 du GPSO (définition d'un fuseau de 1000 mètres de large environ à l'intérieur du périmètre d'études). Celle-ci avait été menée dans le cadre du débat public sur la ligne Bordeaux-Espagne. Trois échelles d'analyse avaient été retenues : un grand territoire « euro régional », le GPSO (qui regroupe les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées) et des espaces de cohérence pour l'échelon le plus fin. Ces espaces avaient été définis selon des critères géographiques, économiques ou institutionnels.

Cette étude avait pour objectif d'analyser les évolutions urbaines et territoriales tout en essayant d'anticiper les effets potentiellement produits par la LGV et les services et performances offerts par la nouvelle infrastructure.

² Une commission a été constituée le 17 octobre 2012 pour construire une vision soutenable des transports, au regard du SNIT, en donnant la priorité aux transports du quotidien. La commission a six mois pour remettre ses conclusions qui seront présentées aux commissions compétentes du parlement. Les orientations nationales considérées dans le présent document sont donc susceptibles d'évoluer.



SYNTHESE DES PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

2. LES ENJEUX TERRITORIAUX LIES AU GPSO AUX ECHELLES SUPRA-REGIONALES ET GRAND SUD-OUEST

2.1. Aux échelles supra-
régionales

2.2. A l'échelle du Grand
Sud-Ouest

L'espace du projet s'inscrit au Nord du « Sud-Ouest européen » dans l'ensemble supranational de l'Euro-Région structurée autour des flux Nord-Sud en direction de la Péninsule ibérique et des échanges avec le littoral de la Méditerranée par l'isthme européen. La barrière des Pyrénées y impose des ruptures entre les territoires nationaux de France et d'Espagne.

À l'échelle du GPSO, celle du Sud-Ouest français, l'organisation territoriale est dominée par le rôle métropolitain et centralisateur de Bordeaux et Toulouse. L'hyper-concentration urbaine est réelle au regard de la dispersion rurale et de la faiblesse du réseau des villes moyennes. Les grands axes de communication y structurent l'espace.

Les espaces de cohérence, niveau 3 dans les échelles territoriales, correspondent aux divers segments de l'armature territoriale constitués par les polarisations des métropoles et des villes moyennes. Ce découpage territorial relativise les processus de dépendance liés aux métropoles de Bordeaux et de Toulouse. A l'inverse, il se focalise sur les stratégies de développement et d'aménagement soulignant les potentialités des territoires liées à la nouvelle organisation des pôles d'échanges engendrée par l'arrivée de la LGV.

La connexion aux flux européens et les plus grandes facilités de communication entre métropoles pourraient à l'avenir modifier ces découpages autour de pôles. Ainsi l'introduction de nouvelles logiques de développement, notamment dans le couloir garonnais, dessineraient progressivement une organisation spatiale et territoriale différentes.

2.1. Aux échelles supra-régionales

2.1.1. Les orientations d'aménagement et de développement de portée européenne

- **Un projet structurant pour le Sud-Ouest européen**

La connexion d'une «eurorégion» excentrée

A l'échelle européenne, la définition de l'espace dans lequel s'inscrit le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) sa dénomination ou ses contours géographiques sont très variables : Grand territoire transfrontalier eurorégional, Grand Sud-Ouest, Sud Europe-Atlantique, Façade atlantique mais également SUDOE (Sud-Ouest Européen) ou encore Arc atlantique en référence aux découpages territoriaux de la politique régionale de l'Europe, et aux Eurorégions institutionnelles, résultat d'accords de coopération entre régions de part et d'autre des Pyrénées, Aquitaine-Euskadi à l'ouest, Pyrénées-Méditerranée à l'est.

L'ensemble du Grand territoire transfrontalier eurorégional - **que l'on nommera ici Euro-région** pour le distinguer des Eurorégions institutionnelles - paraît être le périmètre le plus approprié pour prendre en compte les processus à l'œuvre sur la façade atlantique, soit grossièrement les circulations Nord-Sud, et leurs connexions avec les flux de transport sur les infrastructures longeant les littoraux méditerranéens, et au-delà, le couloir rhodanien.

L'Euro-région est excentrée par rapport à l'Europe des grandes métropoles et cet éloignement a pu justifier qu'elle soit qualifiée de « Finistère ». Elle forme un grand territoire situé sur un isthme européen, entre Atlantique et Méditerranée, que séparent à peine 400 km à vol d'oiseau dans l'axe du massif des Pyrénées.

Une situation géographique qui souligne un besoin d'infrastructures

Les Pyrénées constituent une barrière difficilement franchissable pour les échanges Nord-Sud. Ces derniers sont reportés aux extrémités de la chaîne, le long des littoraux. La montagne et son piémont déplacent vers le nord (vallée de la Garonne) et vers le sud (vallée de l'Ebre) les couloirs de circulation entre Atlantique et Méditerranée. Les

contraintes engendrées par cette géographie auxquelles s'ajoutent les effets géopolitiques de quarante années d'ignorance entre la France et les pays de la Péninsule ibérique (1936-1975), ne sont pas sans effets sur les tentatives de structuration de cet espace. Les composantes régionales ont été tantôt attirées par des regroupements littoraux, tantôt par des velléités de s'agglomérer autour de lignes de force plus continentales et plus rarement par la volonté de valoriser la situation d'isthme. L'éligibilité simultanée de nombreuses régions ou autonomies aux trois programmes de coopération territoriale des fonds structurels de l'Europe (Arc atlantique, SUDOE pour le Sud-Ouest européen), et MED pour l'Arc méditerranéen) ont pu traduire davantage de superpositions d'opportunités que des sommes de cohérence.

Un territoire situé sur un isthme européen entre Atlantique et Méditerranée



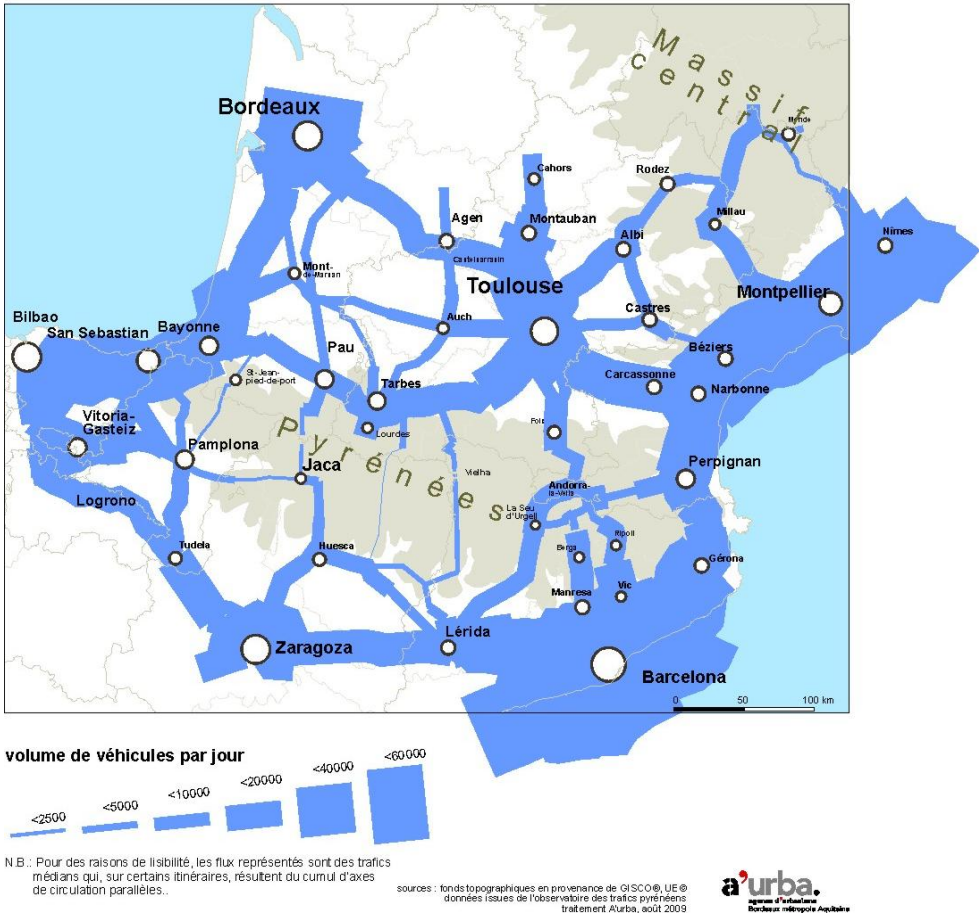
Source : RFF, Étude des dynamiques urbaines et territoriales, 2009

Cette approche géographique met en évidence une problématique essentielle de l'Euro-région : répondre aux besoins d'infrastructures de transport rapide Nord-Sud dans les espaces littoraux tout en assurant leur connexion à travers l'isthme européen.

Les grandes voies de communication empruntent les couloirs littoraux : les deux directions Nord/Sud des axes atlantique et méditerranéen constituent une structuration essentielle de l'organisation territoriale. Comparés aux intenses transits côtiers, les flux entre Atlantique et Méditerranée demeurent modestes. Cette opposition s'explique par l'obstacle des Pyrénées mais pas uniquement.

L'essentiel des trafics est en effet induit par les concentrations économiques littorales du Pays Basque et de la Catalogne. Cette configuration des circulations induite par le dynamisme des métropoles explique également que le développement de l'axe transversal entre Atlantique et Méditerranée se soit déporté plus au nord, vers Toulouse. Dès lors, dans ce vaste espace Sud-Ouest, la voie méridienne qui, à partir de Bordeaux, se divise comme « un Y renversé » avec un premier itinéraire Nord-Sud poursuivant l'axe atlantique vers le sud et un second obliquant vers Toulouse le long de la Garonne, dessine la trame de base de l'ensemble en reliant les plus grandes villes.

Trafic routier moyen journalier annuel tous véhicules en 2006



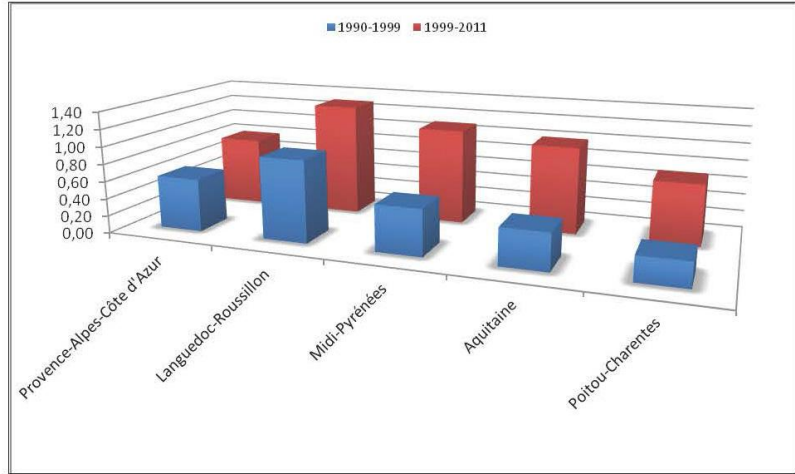
Source : carte des trafics 2006 - Etude RFF 2009

Une dynamique démographique à anticiper

La demande d'infrastructures s'exprime aujourd'hui de manière intense avec l'entrée de l'Euro-région dans une période de longue croissance démographique depuis un demi-siècle. Longtemps à l'écart de ce mouvement, cette dynamique est venue dans un premier temps par le sud-est. La région Midi-Pyrénées a affiché des gains de population modérés puis spectaculaires. La région Aquitaine a enregistré le même retournement de tendance avant de s'installer dans une croissance soutenue.

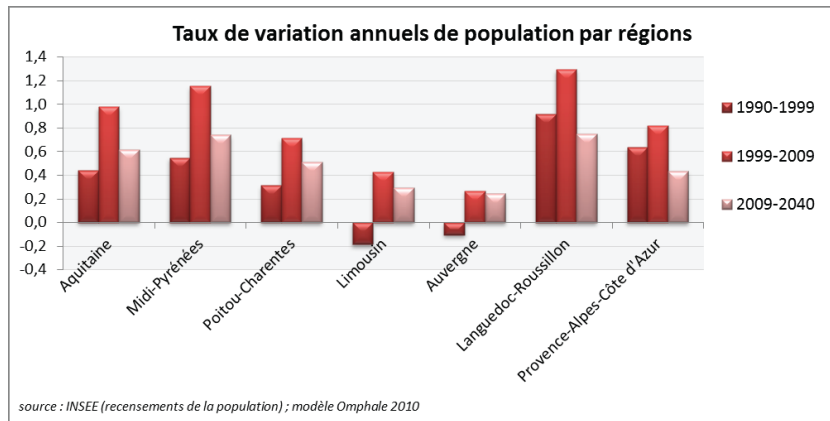
Dans la dernière période, l'installation des régions de la France de l'Ouest dans une expansion démographique durable a amplifié cette tendance. Leur grande vitalité démographique et le regain d'attractivité dont elles bénéficient, leurs performances en matière de créations d'emplois, leurs évolutions sociales... attesteraient non seulement d'une dynamique territoriale retrouvée mais de surcroît pérenne. Ces phénomènes font que l'on ne peut plus se contenter de l'interpréter comme étant le seul résultat d'un processus de rattrapage »³.

Évolution des taux annuels régionaux de variation démographique



Source : INSEE

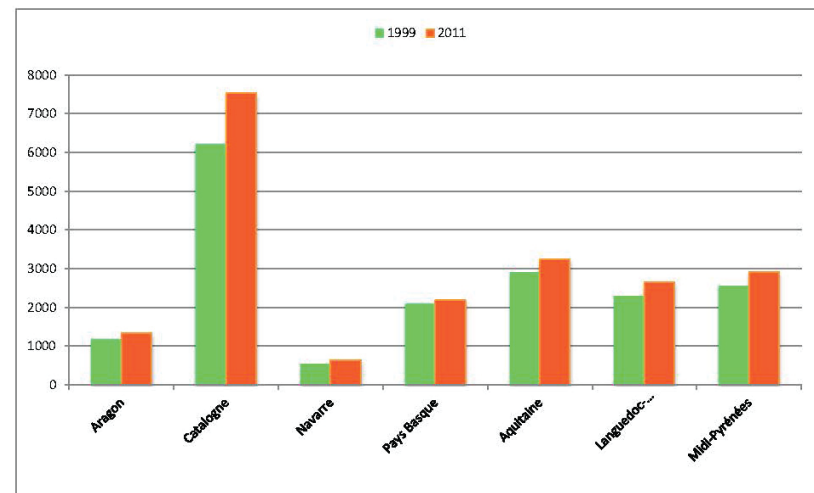
³ DATAR, Mission Sud Europe Atlantique : Guide méthodologique, mars 2012.



Malgré le tassement de la croissance démographique des Autonomies du nord de l'Espagne, les gains de population y affichent de fortes valeurs positives relativement aux évolutions moyennes enregistrées en Espagne.

La population de cet ensemble constitué des trois régions françaises et des quatre autonomies espagnoles s'est accrue de 2 771 000 habitants entre 1999 et 2011 pour atteindre un total de 22 559 000 habitants.

Population des autonomies et régions en 1999 et 2011 en milliers d'habitants



Source : Espagne - INE, révision du Padron municipal au 1-1-201. France INSEE Recensements 1991 et populations légales 2011.

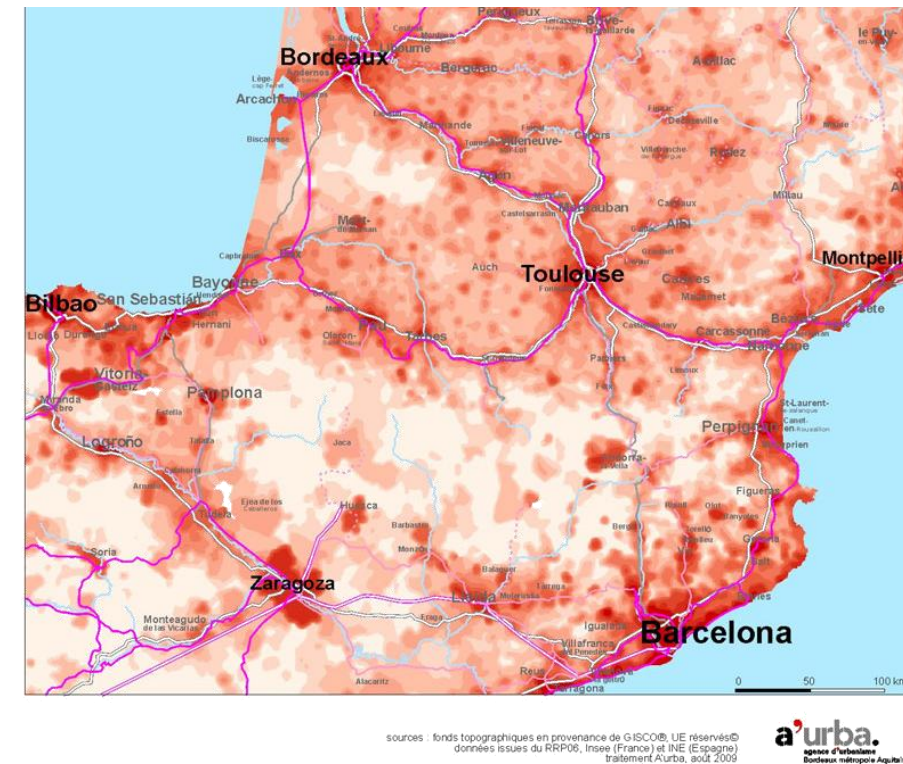
Un développement polarisé et de faibles densités mais des phénomènes de périurbanisation

L'Euro-région demeure caractérisée par le contraste très accentué entre des espaces ruraux faiblement peuplés et des grandes villes en forte croissance polarisant les activités économiques et concentrant les ménages les plus jeunes. Les petites villes et les villes moyennes y sont relativement nombreuses et sont gagnées par le phénomène de périurbanisation qui se généralise et s'amplifie à partir des agglomérations engendrant des problématiques d'aménagement durable du territoire et d'organisation de la mobilité.

Ces problématiques sont de plus en plus considérées dans les documents de stratégies territoriales des différentes collectivités et questionnent les orientations au niveau local dans les documents de planification et d'urbanisme (Cf. espaces de cohérence). Les aires urbaines créées par l'INSEE pour rendre compte de ces processus de périurbanisation regroupent progressivement la majorité de la population.

Densités de population en 2006

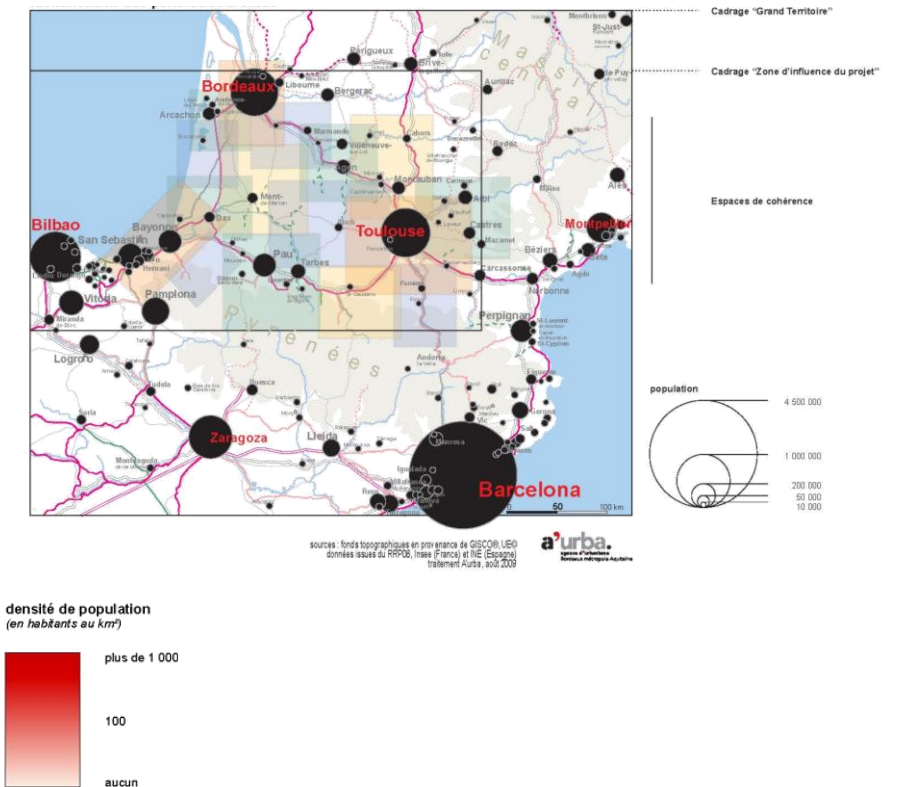
(Les comparaisons France-Espagne ne sont possibles que pour les données 2006)



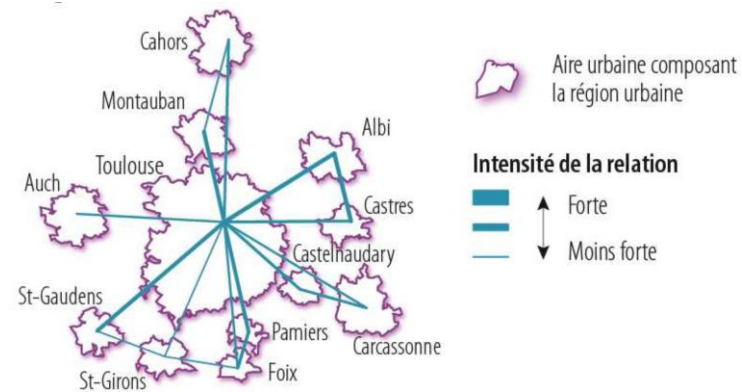
La concomitance d'une forte croissance démographique et de la concentration dans des zones urbaines de plus en plus lâches modifie en profondeur la demande de transport. Au problème de desservir des territoires aux densités très contrastées, s'ajoute la difficulté de répondre à des déplacements quotidiens qui s'accroissent entre les pôles urbains et leurs couronnes périurbaines de plus en plus dilatées.

Dans chacune des trois régions françaises, Aquitaine, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, douze grandes aires urbaines regroupent respectivement 73%, 78% et 66% des habitants et, en Midi-Pyrénées, 71% des emplois. Les aires urbaines redéfinies par l'INSEE structurent aujourd'hui l'organisation régionale. L'étalement urbain induit des relations de proximité se superposant aux classiques relations d'interdépendance entre les plus grandes des aires urbaines et les autres. De nouveaux territoires, « les territoires métropolitains » bordelais et toulousains par exemple dessinent ainsi les nouvelles régions urbaines de l'Euro-région.

Identification des périmètres d'études



Le système urbain local de Toulouse



Fonds cartographiques : IGN - Datar © Tous droits réservés
Réalisation : UMR 8504 Géographie-cités ; Datar - Observatoire des territoires - 2011

Source : UMR Géographie-Cités, 2011, Systèmes urbains et métropolitains, Rapport pour la Datar, tome 1, avril 2011

Au-delà de cette notion de métropole, les dynamiques territoriales à l'œuvre construisent des espaces dont le fonctionnement est élargi au regard des pratiques de mobilités quotidiennes par exemple dans le Béarn, les Landes ou le Pays Basque...

- **Une attractivité qui participe du renforcement de l'économie résidentielle**

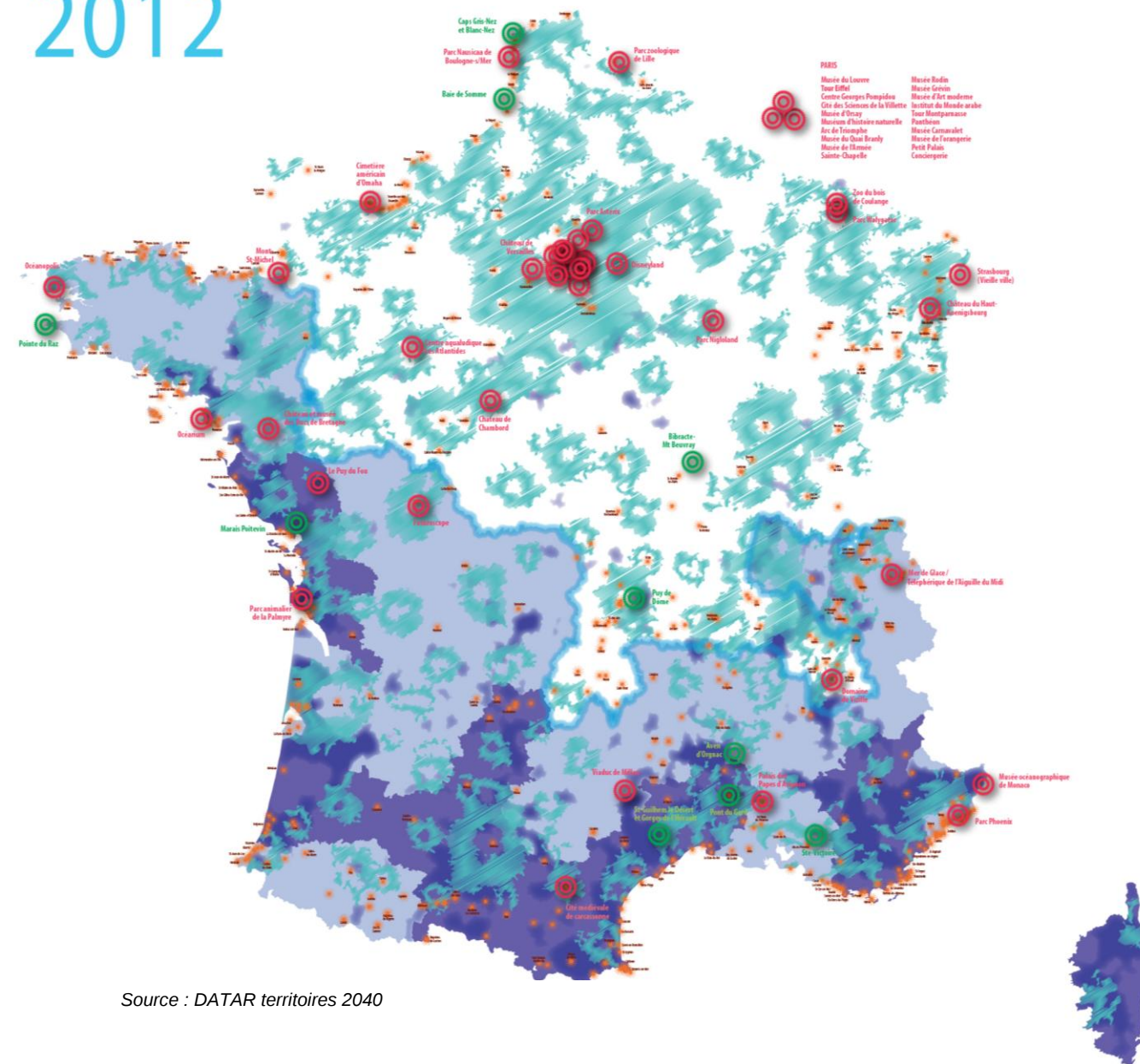
Pendant les deux dernières décennies le poids de l'économie résidentielle s'est affirmé. Dans de nombreuses régions, elle est devenue le premier pôle d'emploi régional devant «l'économie productive». Elle progresse sensiblement dans les espaces périurbains, mais au sein de l'Euro-région, son développement est accentué par l'attrait de certains espaces ruraux, des montagnes et des littoraux, pour certaines catégories de populations.

Des espaces tels que le Périgord, la vallée du Lot, le Pays basque..., et bien sûr les zones touristiques littorales ou montagnardes ont acquis une vocation résidentielle et attiré de nouveaux ménages depuis des années.

La préservation des paysages ruraux et du cadre de vie dans des espaces éloignés des grandes agglomérations urbaines et des fortes densités de l'Europe du Nord-Ouest, un climat privilégié, des petites villes offrant un niveau de services satisfaisant, contribuent à nourrir un mouvement d'installation soutenu sans qu'il ne se matérialise par

de massives concentrations touristiques. L'éloignement des grandes capitales a sans doute préservé ces territoires des « ruées de fin de semaine » mais le développement du tourisme littoral est aujourd'hui significatif en particulier dans les stations balnéaires de l'Aquitaine, quoique encore modéré comparé à celui des stations de la côte méditerranéenne ou espagnole.

2012



Source : DATAR territoires 2040

Des espaces nouveaux pour résider*

La carte des territoires à forte économie résidentielle montre son développement au sud de la ligne Saint-Malo-Briançon, sa domination dans les zones littorales, les massifs, mais également dans les espaces desservis par les grands axes de circulation. Étalement urbain, progression des résidences secondaires, résidences de retraite, tourisme y superposent leurs effets.

Légende : Cette carte est constituée par la superposition de plusieurs cartes.

La carte de l'espace résidentiel attractif de couleur bleue : elle représente les taux de croissance de la population dû au solde migratoire entre 1997 et 2007. La couleur bleue foncée fait apparaître les cantons dont le taux est supérieur à 2%.

La carte des espaces périurbains en couleur verte : elle représente les couronnes des grands pôles et les communes multipolarisées des grandes aires urbaines.

La carte des stations classées de tourisme : ces stations sont figurées par des étoiles jaunes.

La carte des sites culturels et créatifs : sont représentés par des étoiles rouges les sites dont les entrées comptabilisées sont supérieures à 400 000 en 2009.

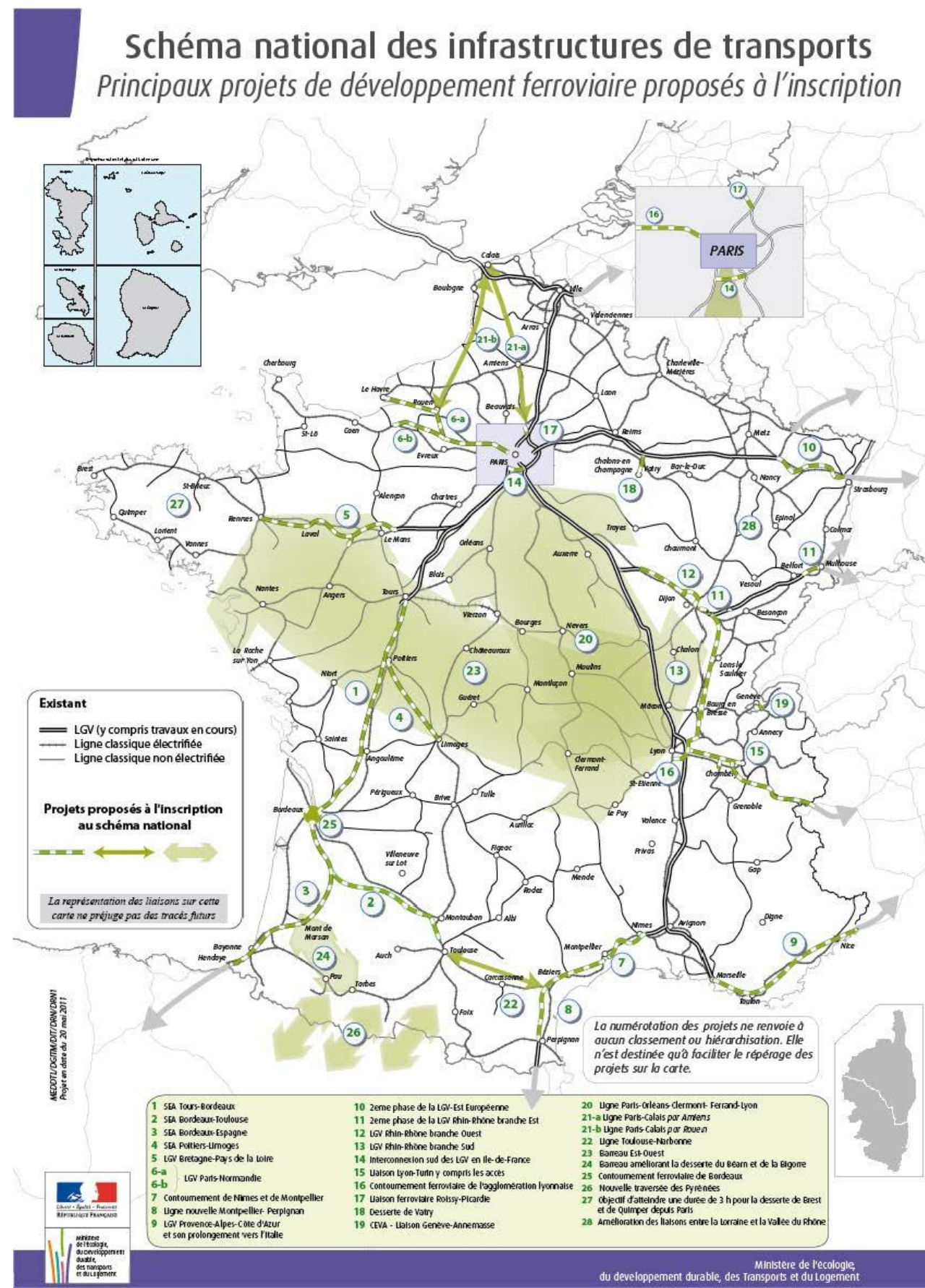
La carte des sites naturels de France : ces sites sont indiqués par des étoiles vertes.

* DATAR : Images de la France en 2040, supplément à territoires en mouvement n°8

- La réalisation de deux lignes nouvelles pour compléter les schémas d'infrastructures nationaux et européens et connecter les territoires

Les deux lignes nouvelles de GPSO s'inscrivent dans les schémas d'infrastructures nationaux et européens. En France, dans sa dernière version (octobre 2011), le SNIT (Schéma national des infrastructures de transports) propose d'inscrire deux grandes liaisons vers la péninsule ibérique, prolongeant celles qui ont déjà fait l'objet d'une programmation avec un financement dans le cadre de partenariats publics/privés : à l'ouest, la LGV SEA Tours-Bordeaux, et le contournement Nîmes Montpellier à l'est.

Il s'agit au sud de Bordeaux, de la LGV Bordeaux-Espagne (246 km), et en Languedoc-Roussillon de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (155km) qui franchit ensuite la frontière par le tunnel Perpignan-Figueras. Ces deux lignes doivent se connecter au réseau espagnol de la grande vitesse mis en place depuis 1992, avec le même écartement que le réseau français, à la différence des lignes classiques de l'Espagne qui avaient été construites avec un écartement plus large.



Réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Europe



Source : RFF

À l'est, dans la péninsule ibérique, la LGV Séville-Madrid-Barcelone est en service depuis 2008, mais le raccordement à la frontière ne sera effectif qu'en 2013, par le tunnel franco-espagnol Perpignan-Figueras achevé depuis 2009. Des TGV circulent depuis 2010 entre la France et l'Espagne en empruntant ce tunnel ; ils circulent sur la voie classique entre Montpellier et Perpignan puis utilisent entre Figueras et Barcelone l'ancienne voie équipée d'un troisième rail en attendant la livraison de la ligne nouvelle entre ces deux villes.

À l'ouest, la LGV Bordeaux-Espagne du GPSO, devrait assurer la connexion avec le réseau espagnol de grande vitesse. Depuis Madrid, il atteint Valladolid en 2007. Il doit se prolonger via Burgos et Vitoria

Le réseau ferroviaire espagnol en 2020

Un nouveau plan d'infrastructures de transport est en cours d'élaboration



Source : www.transports.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

par la construction du Y basque, une branche desservant Bilbao (2013), l'autre assurant le raccordement avec la France par Irun. Prévu pour écouler un trafic mixte, voyageurs-fret, les liaisons Bordeaux-Espagne du GPSO et Montpellier-Perpignan sont inscrites au réseau transeuropéen RTE-T, ainsi que la nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité des Pyrénées. Toutefois, une proposition de révision du RTE-T a été présentée par la commission en octobre 2011. Elle distingue un «réseau central» à horizon 2030 fondé sur 10 grands corridors européens et un «réseau global», plus étoffé, à horizon 2050. Seul ce «réseau global» inclut la nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées. Cette proposition de la commission est actuellement en cours d'examen pour une adoption par le parlement et le Conseil de l'Union.

Réseau ferroviaire de la zone pyrénéenne



Source : Ministerio de Formento, ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement-Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (Document n°6. janvier 2011)

Le réseau transeuropéen (RTE – T) et les 30 axes et projets prioritaires (en cours de révision)



Source : Observatoire franco-espagnol. op.cités

- **La liaison entre Paris et Madrid : la valorisation de la façade atlantique dans le réseau Transeuropéen**

Entre les deux capitales, l'offre de transport est aujourd'hui essentiellement routière et aérienne. Paris-Madrid en chemin de fer par la façade atlantique dure 13 heures alors qu'un projet de la RENFE par la Méditerranée, avec des arrêts à Barcelone et Lyon, prévoit une durée de 6 heures en utilisant les lignes à grande vitesse.

La branche Ouest du GPSO constitue une liaison nouvelle Nord-Sud vers l'Espagne et au-delà vers la péninsule ibérique et le Maghreb. Outre la connexion qu'elle établit entre diverses grandes métropoles, elle aura l'avantage de supprimer l'effet frontière et d'établir la continuité avec le réseau à grande vitesse espagnol, qui sera dans quelques années le plus étendu d'Europe.

La fin des opérations de changement d'essieux dans les chantiers frontaliers, outre la réduction des coûts, se traduira également par une diminution substantielle des temps de parcours. Ces nouvelles conditions pourraient contribuer à favoriser le transfert modal vers le rail.

La construction d'une nouvelle ligne mixte voyageurs-marchandises entre Dax et la frontière espagnole proposera pour le trafic de marchandises une offre ferroviaire améliorée et continue entre Paris et Madrid, grâce à l'adoption pour les lignes nouvelles espagnoles du même écartement que sur le réseau français.

Actuellement seules deux voies traversent la Bidassoa, dont une seule à écartement international. Les manœuvres sont compliquées et réduisent la capacité de traitement des trains de marchandises. Pour les voyageurs, les deux gares en terminus d'Hendaye et d'Irun sont juxtaposées, obligeant les voyageurs à changer de train. Cinq TGV par jour se rendent à Irun depuis Paris, les TER Aquitaine n'y vont pas et la majorité des nombreux trains espagnols ne dépassent pas Irun.

Depuis l'ouverture en 2007 de la ligne à grande vitesse Madrid – Valladolid, des trains à grande vitesse circulent en 4h30 entre Madrid et Irun en attendant la mise en service du « Y basque » qui devrait diviser par deux ce temps de parcours. Les travaux de génie civil sont en cours, l'Espagne annonce une mise en service en 2016/2017.

- **Le développement des infrastructures ferroviaires : une des orientations affichées par les structures de coopération de l'arc Atlantique**

L'espace atlantique défini par la proximité de l'océan correspond à l'un des grands groupes de régions européennes formés dans le cadre des programmes d'initiative communautaire de coopération transnationale INTERREG. Avec l'appui de ce programme, les 19 régions de la Commission Arc Atlantique créée en 1989 se sont dotées d'un Schéma de Développement de l'Espace atlantique (SDEA en novembre 2005). Par la suite, a été créée la Conférence des villes de l'Arc Atlantique.

Les régions de l'Arc atlantique



Source : Arc Atlantique – Propositions d'orientations pour une stratégie intégrée pour l'Arc Atlantique, 2012.

La réflexion de ces structures de coopération au sein d'un espace hétérogène met en avant la question des infrastructures, qu'il s'agisse des liaisons Nord-Sud pour renforcer la cohérence de cet espace ou des liaisons Ouest-Est pour corriger les effets d'éloignement du littoral par rapport au centre de gravité de l'Europe. Le corridor atlantique qui concentre environ 50% du trafic des marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe est la priorité de la Commission Arc Atlantique qui insiste sur le nécessaire rééquilibrage modal (la part du train est très faible 1 à 4% selon les critères) et sur l'amélioration des connexions avec les ports. Le réseau Corridor Atlantique dont l'objectif est de promouvoir le Corridor ferroviaire atlantique est impulsé par le Gouvernement du Pays basque. Parmi les projets structurants figurent :

- l'achèvement de la desserte ferroviaire Nord-Sud (projet n°16 du RTE-T) ;
- la création par le règlement européen du 22 septembre 2010 d'un corridor ferroviaire Est-Ouest entre l'Arc Atlantique et le centre de l'Europe ;
- l'intensification des liaisons de cabotage et d'autoroutes de la mer ;
- le développement d'un réseau atlantique de plateformes logistiques ;
- la recherche de solutions respectueuses de l'environnement en matière de transport.

2.1.2. Des enjeux nationaux et européens au regard de GPSO.

Au regard des caractéristiques du projet ferroviaire et des dynamiques à l'œuvre sur les territoires concernés, plusieurs enjeux se dessinent en termes d'échanges, de développement, de gouvernance territoriale, de croissance démographique et de mise en valeur des spécificités aux échelles nationales et européennes.

- **Favoriser les échanges entre Atlantique et Méditerranée et relier les corridors rhodanien et littoral**

La réduction du temps de parcours entre Bordeaux et Toulouse permettra déjà de renforcer notablement le lien Atlantique et Méditerranée à travers le double effet d'un gain de temps et de fréquences. En tronc commun sur 52 km avec la LGV Bordeaux-Espagne, la LGV Bordeaux Toulouse, uniquement dédiée au transport des voyageurs, apparaît comme une étape dans la réalisation d'une liaison complète entre l'Atlantique et la Méditerranée, dans la mesure où une ligne nouvelle de 115 km entre Toulouse et Narbonne est inscrite dans le SNIT (Octobre 2011). Connectée à la LGV Languedoc, cette ligne permettrait d'achever le maillage des dessertes à grande vitesse dans le grand quart Sud-Ouest de la France. Pour la métropole bordelaise, outre l'amélioration avec son hinterland, cette liaison devrait permettre de repenser les synergies avec Toulouse en faisant apparaître, au-delà de concurrences anciennes, de nouvelles opportunités de complémentarités et de coopérations. Au-delà de Toulouse, des relations ferroviaires plus performantes avec l'arc méditerranéen, de Marseille à Barcelone, devraient assurer à Bordeaux un rayonnement élargi, équilibrant une dynamique territoriale qui s'est plutôt renforcée jusqu'ici le long de la façade atlantique.

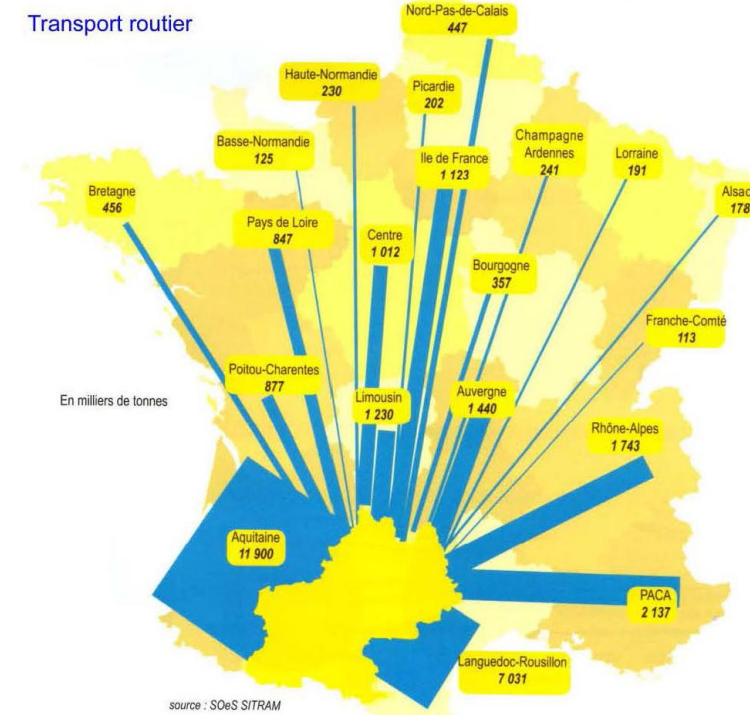
À mi-distance entre Atlantique et Méditerranée, la métropole toulousaine n'apparaîtrait plus comme un cul-de-sac des liaisons Sud-Europe Atlantique depuis Paris. Elle bénéficierait d'une bonne intégration dans le réseau national et européen de la grande vitesse, son horizon ne se limiterait plus aux relations avec Bordeaux et Paris, mais s'élargirait vers d'autres métropole tant en France (Montpellier, Marseille, Lyon) qu'au-delà des Pyrénées (Barcelone). Qu'il s'agisse des flux actuels de voyageurs ou de marchandises, les données montrent bien l'intensité des échanges que Midi-Pyrénées et sa

capitale entretiennent, quasiment à égalité, avec l'Aquitaine d'une part, et les régions méditerranéennes françaises d'autre part.

Pour la métropole toulousaine, l'enjeu de la liaison Atlantique-Méditerranée, prolongeant la ligne GPSO Bordeaux-Toulouse, est d'autant plus important que la mise en service des lignes du GPSO peut remettre en cause rapidement le fonctionnement de l'étoile ferroviaire toulousaine, peut-être au profit de certaines branches de l'étoile routière dont la configuration est très proche. La question se pose en particulier pour la réorientation des flux déjà sensible entre Toulouse et Paris, et prévisible entre Toulouse et le Pays basque.

D'ores et déjà, la liaison Toulouse-Paris par Bordeaux, empruntant les lignes classiques jusqu'à Tours, a détourné une grande part des trafics acheminés depuis plus d'un siècle par Cahors, Brive et Limoges. La réalisation de la LGV entre Bordeaux et Toulouse devrait accentuer ce processus et poser à terme, pour Cahors en particulier, la question de l'offre ferroviaire sur la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse).

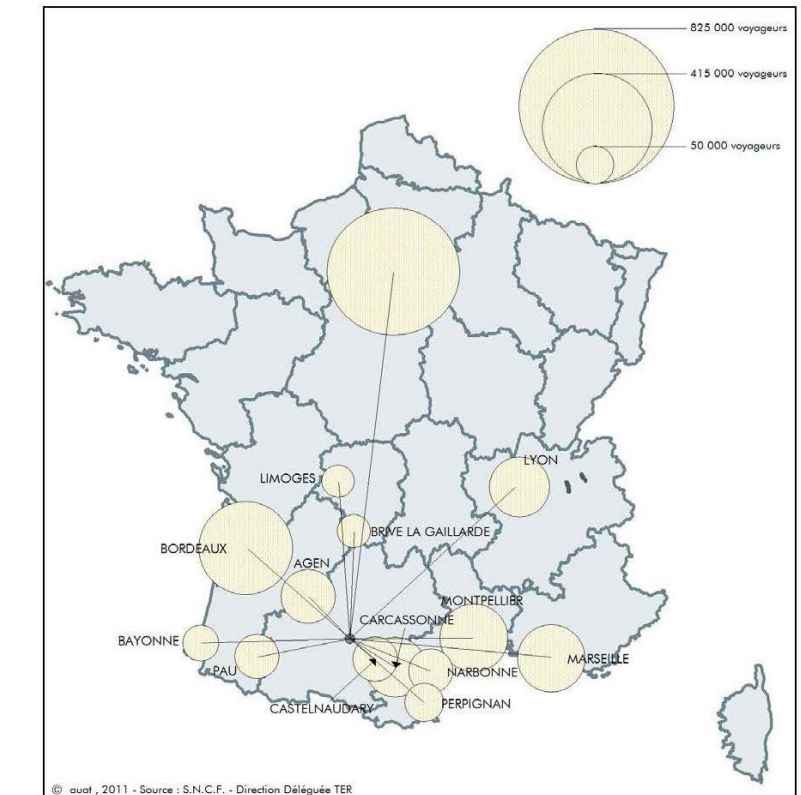
Principaux flux entrants et sortants entre Midi-Pyrénées et les autres régions 2010



Source : ORT Midi-Pyrénées, chiffres-clés, mai 2012

Au départ et à l'arrivée de Toulouse Matabiau (voyageurs par an) en 2010

AUAT 2011 / Source : SNCF-Direction Déléguée TER



La nouvelle offre ferroviaire à grande vitesse entre Toulouse et le Pays Basque via le sud Gironde présente un enjeu en termes de relations nouvelles et performantes qui pourront être établies entre le sud aquitain et le midi-toulousain. Elle ne doit pas conduire à réduire les services offerts aux voyageurs le long de la ligne existante du piémont pyrénéen (axe Toulouse-Lannemezan-Tarbes-Pau-Bayonne).

La desserte LGV de Toulouse et de Bordeaux favorisera le renforcement des coopérations et des synergies entre les deux agglomérations et les deux régions. L'absence de liaison rapide vers le Languedoc suscite toutefois des inquiétudes dans la métropole de Midi-Pyrénées, pour lesquelles les relations avec Barcelone, Montpellier, Lyon..., demeurent importantes. (voir carte).

- **Construire une Eurorégion de part et d'autre des Pyrénées**

La connexion de la LGV Bordeaux-Espagne au « Y » Basque espagnol reliera les villes de Bilbao (350 000 habitants), Vitoria (217 000 habitants) et Saint-Sébastien (180 000 habitants) au territoire GPSO. En considérant l'ensemble du Pays Basque espagnol, le territoire GPSO sera directement connecté à une région de plus de deux millions d'habitants.

Sur le corridor méditerranéen, quand la Catalogne aménage son réseau ferroviaire en relation avec la construction des lignes à grande vitesse, elle prête attention à son inclusion dans les espaces métropolitains de l'Europe pour conforter la position de la métropole barcelonaise. Simultanément elle organise des dessertes rapides des villes à une heure de Barcelone, telles Lerida, Girona ou Perpignan, pour bénéficier de son statut de métropole régionale. En outre, elle se soucie de la qualité de ses connexions avec les autres grandes villes de la France dans la perspective de la consolidation d'un vaste territoire régional fonctionnant, à l'avenir en espace de vie commun. La métropole barcelonaise peut y jouer un rôle prépondérant. Par exemple son aéroport offre, d'ores et déjà, des dessertes des villes de l'est des USA, et la Catalogne peut prétendre à une ouverture sur la façade atlantique via Toulouse et Bordeaux.

L'exemple des ambitions de la Catalogne illustre combien est important, au sein de l'isthme européen, l'enjeu de l'aménagement des infrastructures et des offres de transport ainsi que des interconnexions entre les métropoles situées sur les deux façades de part et d'autre des Pyrénées. La création d'un vaste réseau porteur d'échanges et de complémentarités représente bien un enjeu majeur.

Des évolutions dans la gouvernance

Ces évolutions de fond sont appelées à intervenir dans un contexte institutionnel sensiblement modifié par le renforcement des structures de gouvernance transfrontalière, à l'échelle de l'ensemble du massif des Pyrénées ou de ses deux extrémités.

Créée en 1983, la Communauté de travail des Pyrénées (CTP) regroupe les Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, les Communautés autonomes de Catalogne, d'Aragon, de Navarre et du Pays Basque, ainsi que l'Andorre. Elle s'est dotée en 2005 d'un Consorcio, entité juridique de droit public espagnol, dans le

cadre du traité de coopération transfrontalière de Bayonne, ce qui lui permet d'engager des actions de maîtrise d'ouvrage publique. En 2007, elle a été désignée par l'Union européenne et les Etats concernés « autorité de gestion » du programme de coopération territoriale 2007-2013 réunissant l'Espagne, la France et l'Andorre (Interreg IVA –POCTEFA). La CTP a adopté dès 1988 un Schéma ferroviaire fondé sur une traversée centrale à vocation fret et n'a pas cessé, depuis cette époque, de porter ce projet.

Pour assurer la coordination transfrontalière des politiques territoriales à plus petite échelle, l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée créée en 2004, réunit les Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, ainsi que les Communautés autonomes de Catalogne et des Iles Baléares après avoir enregistré le départ des régions d'Aragon et Valence.

Dotée depuis 2008 des statuts de Groupement européen de coopération territoriale (GECT), l'Eurorégion s'est fixée un programme de travail dans lequel les problématiques d'infrastructures de communication et de transports occupent une place centrale. Les trente-neuf Chambres de commerce et d'industrie relevant de son périmètre coopèrent activement, notamment pour promouvoir une offre logistique coordonnée.

A l'autre bout de la chaîne, la Conférence eurorégionale Ouest Pyrénées mise en place en 2007, a précédé la création de l'Eurorégion Aquitaine-Euskadi, associant la Communauté Autonome du Pays basque et la Région Aquitaine. Cette Eurorégion qui s'est également dotée en 2011 d'un GECT a fait de la mobilité durable un de ses objectifs prioritaires avec quatre chantiers majeurs : la LGV, la desserte de l'Eurocité basque (Bayonne-San-Sebastian), l'autoroute ferroviaire et le transport maritime.

- **Favoriser les grands échanges et maîtriser l'impact des flux**

Aux enjeux de dépassement des effets de frontière, toujours d'actualité, et de raccordement aux grands itinéraires européens, s'ajoutent ceux de l'intensification des échanges dans un vaste espace compartimenté.

Entre Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Barcelone, Saragosse et Bilbao dans un périmètre regroupant 22,5 millions d'habitants en 2011 et où les croissances de population s'effectuent à des rythmes

soutenus, se construira progressivement un espace de vie à la condition que les relations y soient devenues aisées. Cependant cet espace du Sud, très attractif au plan résidentiel notamment sur ses espaces littoraux, doit savoir conjuguer cette expansion et les flux qu'elle génère avec la préservation des espaces naturels, ses vastes superficies, ses étendues de faible densité, la proximité des rivages et des crêtes.

Le récent ralentissement depuis 2006 des trafics aux passages des frontières ne doit pas masquer l'augmentation continue et rapide connue depuis vingt ans. L'augmentation du trafic moyen journalier annuel tous véhicules de l'autoroute A63 au péage de Biriattou est remarquablement linéaire : de 1985 à 2006, ce trafic moyen journalier annuel tous véhicules a augmenté de 1000 véhicules chaque année.

L'évolution du trafic moyen journalier annuel tous véhicules de l'autoroute A9 au péage du Perthus est plus irrégulière. Toutefois entre 1985 et 2006 le trafic tous véhicules de l'A9 au Perthus a crû en moyenne de 1000 véhicules chaque année.

Les perspectives de saturation des itinéraires de passage de la frontière en fonction de l'augmentation prévisible des trafics et en tenant compte de l'effondrement du trafic ferroviaire depuis 1998, tant pour les voyageurs (-50%) que pour les marchandises (-20%) sont importantes. Elles fondent des propositions alternatives tenant compte de la nécessité de diminuer les rejets de CO2 :

- La réalisation et la connexion des réseaux ferroviaires à grande vitesse français et espagnols sur les corridors Atlantique et méditerranéen,
- les autoroutes ferroviaires dont celle du Luxembourg à l'Espagne par la vallée du Rhône,
- les autoroutes maritimes raccordées à des lignes ferroviaires à Barcelone et Bilbao,
- Comme indiqué supra (page 18), la nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité des Pyrénées Inscrites au réseau transeuropéen RTE-T dont une proposition de révision du RTE-T a été présentée par la commission en octobre 2011. Cette proposition de la commission est actuellement en cours d'examen pour une adoption par le parlement et le Conseil de l'Union. Elle distingue un «réseau central» à horizon 2030 fondé sur 10 grands corridors européens et un «réseau global», plus étoffé, à horizon 2050. Seul ce « réseau global » inclut la nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées.

- **Valoriser l'un des poumons verts de l'Europe**

L'ensemble Sud-Ouest européen présente de vastes territoires ruraux peu peuplés dont la « renaissance » démographique est assurée par des installations de résidents attirés par les paysages, les aménités locales et les coûts modérés du foncier. Il offre également une vaste gamme de types de peuplement avec des zones vides, voire désertiques, des milieux naturels de montagnes sèches, humides, enneigées, des littoraux rocheux, à étangs, à plages sablonneuses appartenant à un océan et une mer, des contrastes climatiques entre régions voisines... Enfin, et ce n'est pas le moindre atout, il incorpore de nombreux espaces préservés, tel le Massif landais, ou protégés. Les zones Natura 2000 sont particulièrement nombreuses dans les Pyrénées, plusieurs Parcs naturels nationaux s'y étendent et les Parcs naturels régionaux y sont nombreux.

La disponibilité d'espace associée à la richesse d'étendues naturelles préservées dans un territoire très vaste constitue un potentiel évident à l'échelle de l'Europe. L'environnement, les paysages et le cadre de vie sont des facteurs d'attractivité et de croissance économique. Bien sûr ces atouts sont déjà exploités, en particulier sur les littoraux, sans que les agressions aux paysages, à la qualité des eaux et à la biodiversité soient globalement intenses.

L'enjeu de la maîtrise de la croissance y est donc essentiel :

- Maîtrise de l'insertion des grandes infrastructures et des corridors de circulation dans l'environnement naturel ;
- Maîtrise des concentrations des équipements et des résidences de tourisme sur les littoraux avec une attention particulière portée aux espaces déjà saturés et au contrôle de la pression foncière ;
- Respect de la biodiversité ;
- Efforts pour diminuer les émissions de carbone ;
- Insertion raisonnée des grandes infrastructures dans les espaces à fort potentiel naturel et écologique ;
- Maîtrise de la périurbanisation et de la fragmentation des espaces.

L'ambition de demeurer « un Poumon vert de l'Europe » et la mobilisation des capacités pour l'entretenir et le faire connaître doivent composer avec les inconvénients de l'étalement urbain.

Particulièrement intense autour des métropoles de Bordeaux et de Toulouse, marqué au nord de Barcelone et sur les littoraux, il pourrait dans un avenir proche fragiliser cette image de poumon vert qui colle au Sud-Ouest et qui en fait sa singularité.

2.2. Les enjeux à l'échelle du grand Sud-Ouest

Les perspectives d'aménagement et de développement du Grand Sud-Ouest sont notamment liées à l'organisation urbaine du territoire, aux dynamiques de croissance, aux complémentarités territoriales et à ses richesses patrimoniales exceptionnelles. Les projets régionaux et inter-régionaux exprimés dans les différents documents stratégiques et contractuels s'appuient sur les potentialités de chacune des régions et du Grand Sud-Ouest.

2.2.1. Les territoires du GPSO : valoriser les différents atouts pour construire un territoire de projet

a) Une organisation urbaine qui s'affirme et oriente les projets territoriaux

- *Le GPSO s'inscrit dans une armature urbaine hiérarchisée*

À l'échelle nationale et européenne l'euro région apparaît polarisée, avec de faibles densités. À l'échelle du GPSO, le Grand Sud-Ouest s'organise autour d'une armature urbaine hiérarchisée qui constitue de fait le socle d'un potentiel projet de territoire.

Le territoire GPSO qui regroupe les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées compte plus de 6 millions d'habitants (respectivement 3 206 137 et 2 862 707 habitants), soit presque 10% de la population de France métropolitaine. Cet espace GPSO dispose d'une armature urbaine dominée par les aires urbaines de Toulouse (4^{ème})⁴ et Bordeaux (6^{ème}) -qui regroupent à elles deux 38% de la population du territoire GPSO-, suivi par celles de Bayonne (36^{ème}) et Pau (42^{ème}) ; regroupées, ces deux dernières occupent le seizième rang des aires urbaines françaises.

Ces différentes aires se caractérisent toutes par un phénomène de métropolisation plus ou moins avancé. Ainsi, un aquitain sur trois vit dans l'aire urbaine de Bordeaux qui compte 1,1 million de résidents et qui s'étend désormais jusqu'au littoral atlantique. Toujours en Aquitaine, les aires de Bayonne et de Pau dépassent chacune les

200 000 habitants avec un rythme de croissance démographique plus important pour la première. En Midi-Pyrénées, deux habitants sur trois vivent en ville et l'armature urbaine de la région s'organise principalement en étoile autour de Toulouse qui dispose d'une aire urbaine de plus de 1,2 million d'habitants. L'aire urbaine de Toulouse est à elle seule deux fois plus peuplée que les onze autres grandes aires urbaines de Midi-Pyrénées réunies. En outre, l'écart de croissance démographique entre Toulouse et les autres aires de la région s'accroît : l'aire urbaine de Toulouse représente désormais 42% de la population régionale contre 38 % en 1999.

L'armature urbaine du territoire GPSO est également composée d'un réseau de « villes moyennes » qui se situent pour les plus importantes d'entre-elles le long des grands axes d'infrastructures de transport (autoroutes A62 et A64 notamment). Parmi ces villes, trois se caractérisent par une aire urbaine dépassant les 100 000 habitants : Tarbes, dont l'aire urbaine jouxte celle de Pau, Agen qui profite de sa situation géographique médiane entre Bordeaux et Toulouse, et Montauban dont l'aire urbaine est contiguë à celle de Toulouse. Dix-sept autres villes, considérées comme des grandes aires urbaines (INSEE), complètent l'armature urbaine du territoire GPSO.

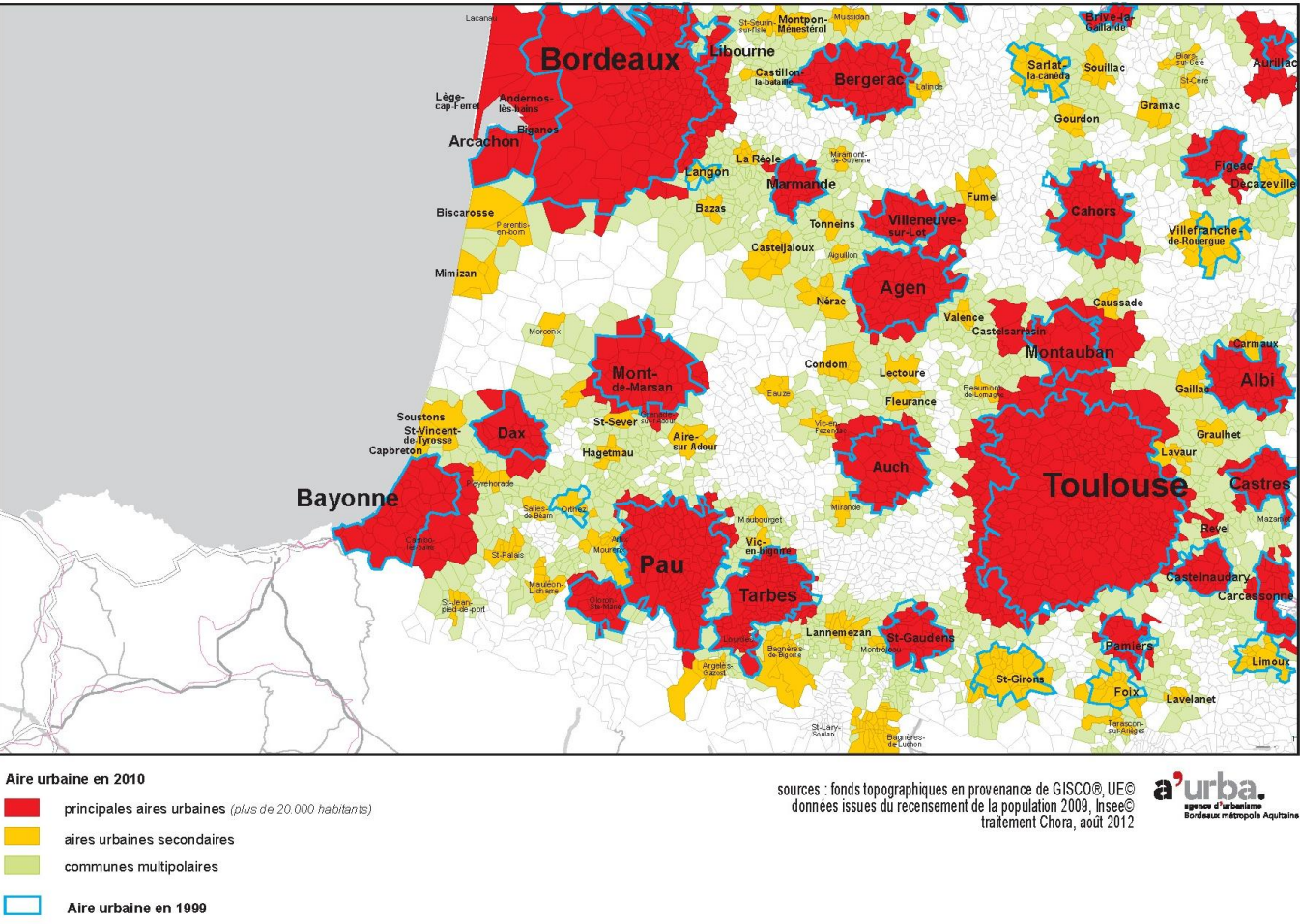
- *Des dynamiques urbaines qui consolident cette armature...*

Depuis 10 ans, le territoire GPSO est caractérisé par une diffusion du « fait urbain » et une certaine dilution de la croissance démographique sur l'ensemble des territoires. Ce phénomène traduit une « généralisation de l'urbanisation des deux régions » et fait apparaître un renforcement du poids des grandes aires urbaines (extensions constatées entre les recensements de 1999 et 2008 avec les limites des périmètres de 2010) ainsi que des unités urbaines.

En Aquitaine et Midi-Pyrénées, l'urbanisation se poursuit en lien avec l'attractivité de ces régions et l'influence des villes se renforce et s'étend, avec un périmètre grandissant des grandes aires urbaines. En Aquitaine, cette urbanisation connaît une progression plus rapide à l'ouest qu'à l'est de la région. En Midi-Pyrénées, les extensions les plus importantes se sont produites à Toulouse et dans les aires urbaines situées à moins d'une heure de la capitale régionale. Néanmoins, d'autres aires urbaines, plus éloignées, telles que Rodez, se sont fortement agrandies.

⁴ Les chiffres indiqués entre parenthèses dans cette phrase correspondent au classement de l'aire urbaine parmi l'ensemble des aires urbaines française.

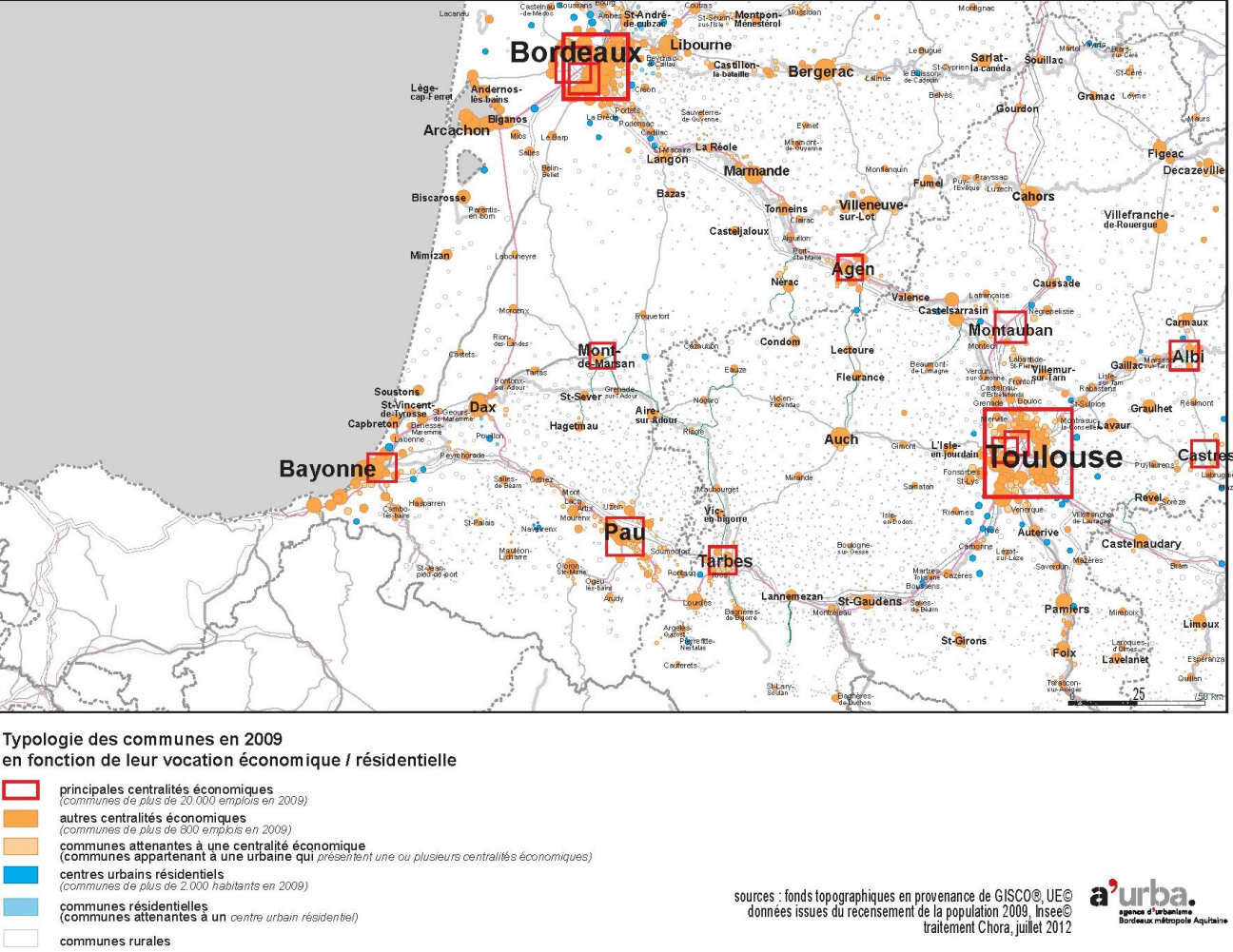
Evolution des aires urbaines en 1999 et 2010



...à la fois par extension : périurbanisation et constitution de couloirs d'urbanisation

L'attractivité démographique du territoire GPSO, qui participe largement au phénomène d'extension des aires d'influence des villes, engendre un développement particulièrement marqué de la périurbanisation. Dès lors, la constitution de « linéaires urbains » s'intensifie, notamment dans la vallée de la Garonne sur l'axe Bordeaux-Agen-Toulouse, mais également dans la partie occidentale du piémont pyrénéen entre Bayonne, Pau et Tarbes. D'un point de vue statistique (INSEE), ces axes ne comportent plus (ou presque plus) d'espaces ruraux. En 10 ans, l'aire urbaine de Bordeaux a connu une augmentation de sa superficie de l'ordre de plus de 75%. Dans le même temps, l'aire urbaine de Toulouse a vu sa superficie augmenter de 38%

Organisation du territoire en 2009

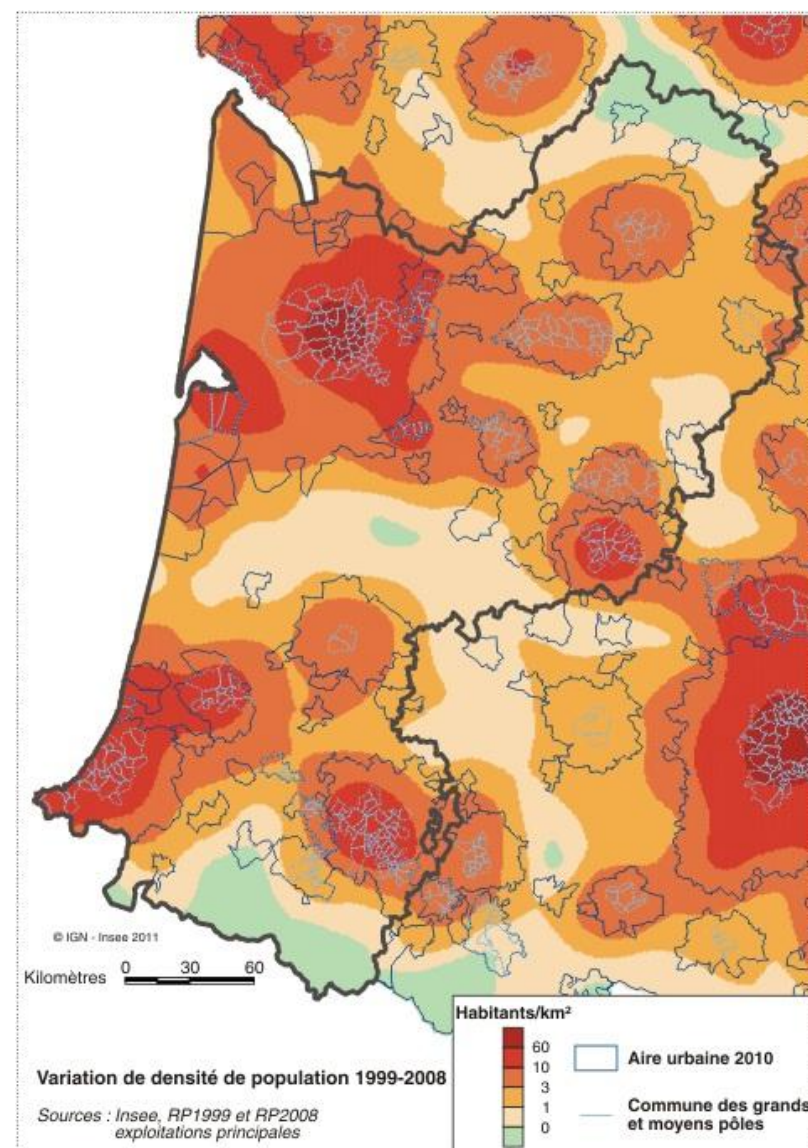


... et par densification : vers la métropolisation des capitales régionales

En Aquitaine, l'extension des aires urbaines n'explique pas à elle seule les évolutions de population. Cette extension se poursuit mais elle reste contenue par de réels effets de densification, et la population des territoires déjà sous influence urbaine augmente aussi parce que de nouveaux habitants viennent s'y installer. Pour ce qui est des aires de Pau, Périgueux et de La Teste-de-Buch-Arcachon, le phénomène de densification y est marqué et il n'y a que peu ou pas d'extension. Néanmoins, ce phénomène résulte de causes différentes suivant les cas. Pour ce qui concerne Pau et Périgueux, le dynamisme démographique « limité » peut s'avérer être une explication.

En Midi-Pyrénées, la croissance démographique des grandes aires urbaines se fait surtout par densification, et ce, particulièrement à Toulouse (l'évolution démographique compte seulement pour 8% dans l'extension géographique de l'aire urbaine). En 10 ans, l'influence de l'aire urbaine de Toulouse s'est étendue à une centaine de nouvelles communes alors que simultanément son centre, le pôle urbain, s'est densifié en se maintenant dans ses limites. Cette densification est la plus forte parmi les très grandes aires urbaines du pays.

Évolution des densités de population entre 1999 et 2008



Les dynamiques côtières et le phénomène de « littoralisation » sont aussi très présents (notamment dans les agglomérations de la côte basque et du bassin d'Arcachon)

En 30 ans, le littoral aquitain a étendu son influence et a connu une augmentation de sa population qui a progressé deux fois plus vite que celle du territoire régional. Cette croissance démographique, liée à un fort excédent migratoire, se traduit par un étalement de l'urbanisation. Néanmoins, malgré ces fortes augmentations, le littoral médocain (qui

s'étend de la pointe de Grave au nord du bassin d'Arcachon) et celui du Nord des Landes restent nettement moins peuplés que le Pays basque et le bassin d'Arcachon. Il se bâtit trois fois plus de logements sur les communes côtières que sur celles de l'arrière-pays. Ces espaces littoraux connaissent également une amplification des déplacements quotidiens domicile-travail vers les unités urbaines de Bordeaux et de Bayonne.

- *Des tendances de fond qui dessinent déjà l'avenir*

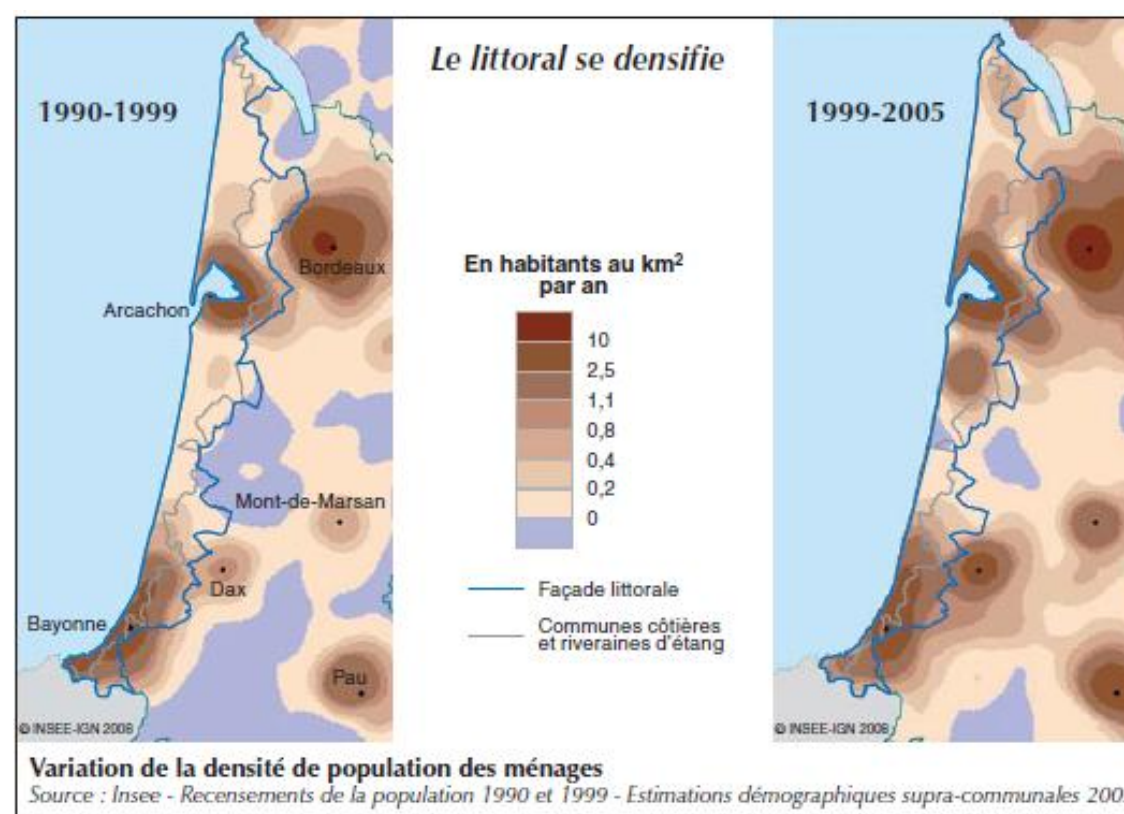
Des régions très attractives : un solde migratoire moteur de la croissance démographique

Entre 1999 et 2008, la région Midi-Pyrénées a connu une croissance démographique de 1,2 % par an, soit 32 000 habitants de plus chaque année. Sur la même période, cette croissance a été de 1 % pour l'Aquitaine. Cette croissance démographique des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées se réalise essentiellement par le biais des apports migratoires : la variation migratoire annuelle a été de l'ordre de 1% pour Midi-Pyrénées et de 0,9 % pour l'Aquitaine. Le taux de variation imputable au solde naturel a été de presque 0,2% en Midi-Pyrénées et de 0,1 % en Aquitaine.

Vers une croissance plus équilibrée sur l'ensemble des départements des deux régions

À l'horizon 2040, le territoire GPSO devrait gagner 1,5 million d'habitants pour atteindre une population de 7,4 millions de personnes. Il devrait ainsi représenter 10,6 % de la population française d'ici 30 ans.

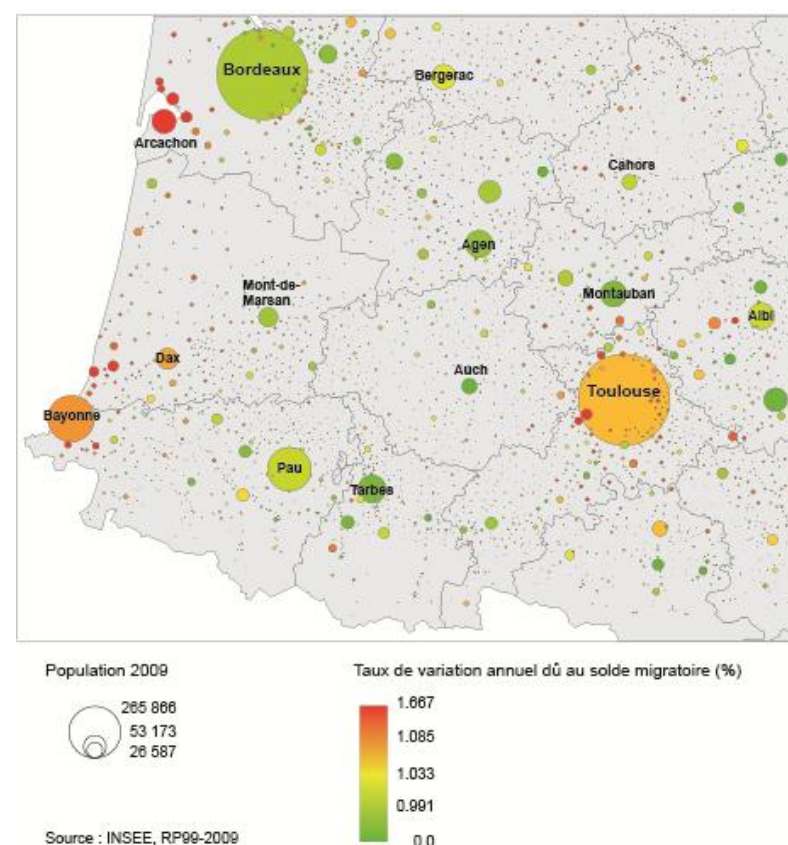
Si les tendances démographiques récentes se maintiennent, malgré un certain tassement de la croissance prévu dans les périodes à venir, la population de Midi-Pyrénées devrait passer de 2,8 millions d'habitants en 2007 à 3,6 millions en 2040, et celle de l'Aquitaine, sur la même période, devrait passer de 3,2 à 3,8 millions. Les deux régions connaîtraient donc sur cette période une croissance de 28 % pour la première citée et de 23% pour la seconde. La croissance de Midi-Pyrénées devrait être la deuxième plus forte de France après celle du Languedoc-Roussillon et l'Aquitaine se placerait en cinquième position derrière les Pays de la Loire et la Bretagne. Cette croissance démographique des deux régions du GPSO devrait être engendrée par des soldes migratoires positifs, alors que l'excédent naturel disparaîtrait.



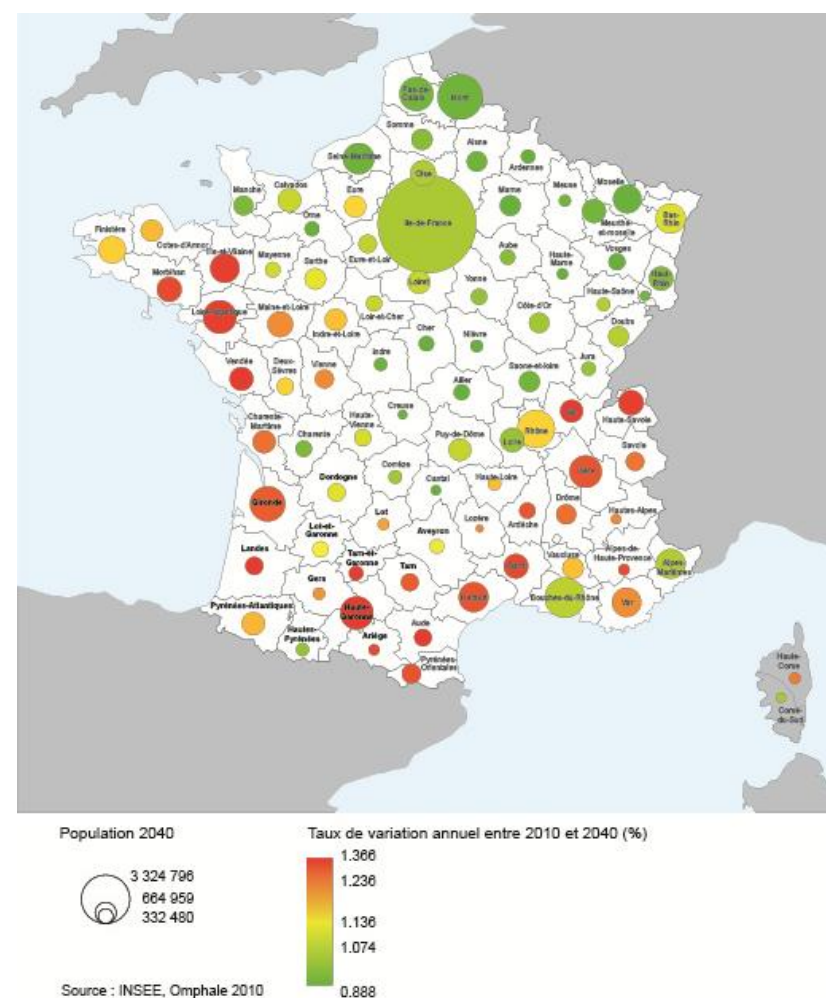
La répartition de cette croissance sur le territoire GPSO devrait néanmoins connaître des évolutions différenciées, notamment en Aquitaine. En effet, les croissances des départements littoraux, tout en restant très élevées, ralentiraient tandis que celles de la Dordogne et du Lot-et-Garonne, jusqu'à présent relativement faibles, devraient s'accroître. En Midi-Pyrénées, le Tarn-et-Garonne et la Haute-Garonne figureraient parmi les trois départements les plus dynamiques du Pays ; néanmoins le rapport des taux de croissance entre le département le plus dynamique de la région (Tarn-et-Garonne) et le moins dynamique (Hautes-Pyrénées) serait de 3 contre 5 actuellement (entre la Haute-Garonne et les Hautes-Pyrénées). Comme sur l'ensemble du territoire national, le vieillissement de la population va encore s'accroître d'ici 2040, avec un nombre de personnes âgées de plus de 75 ans qui devrait doubler en Aquitaine. Néanmoins, ce phénomène devrait être atténué par l'arrivée de populations jeunes.

Cependant, ces projections ne sont qu'un exercice statistique basé sur une reconduction des tendances démographiques passées. Des projets émergents sur ce territoire, comme l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, pourraient accélérer ces tendances et conforter ce grand ensemble Sud-Ouest.

Solde migratoire des unités urbaines/communes entre 1999-2009

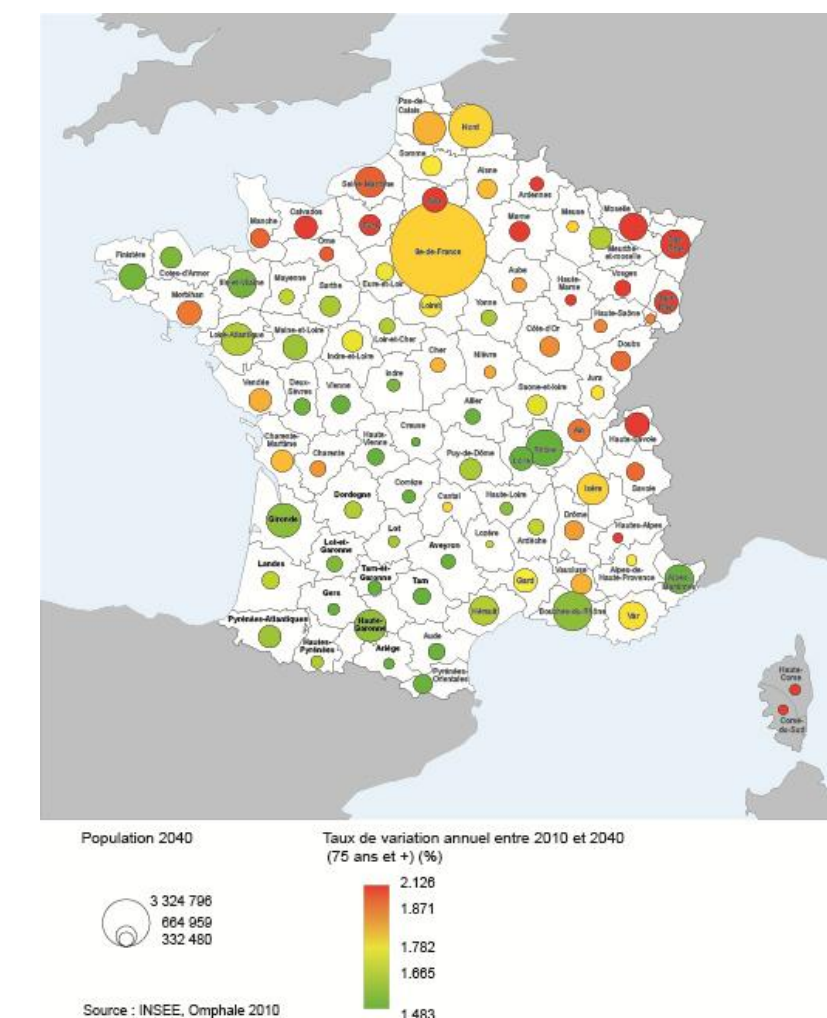


Projection de population totale à l'horizon 2040



Inversement, au sein même de cet espace Sud-Ouest, le GPSO peut aussi renforcer les déséquilibres territoriaux entre l'axe garonnais, desservi par la LGV, et le piémont pyrénéen uniquement desservi par la ligne classique. Cela devrait conduire à repenser globalement les dessertes ferroviaires sur le piémont. La coordination des TAGV avec les TER sur l'axe du piémont pyrénéen devrait notamment permettre de préserver son développement et diffuser les performances apportées par les lignes nouvelles le long de cet axe.

Projections de population de plus de 75 ans à l'horizon 2040

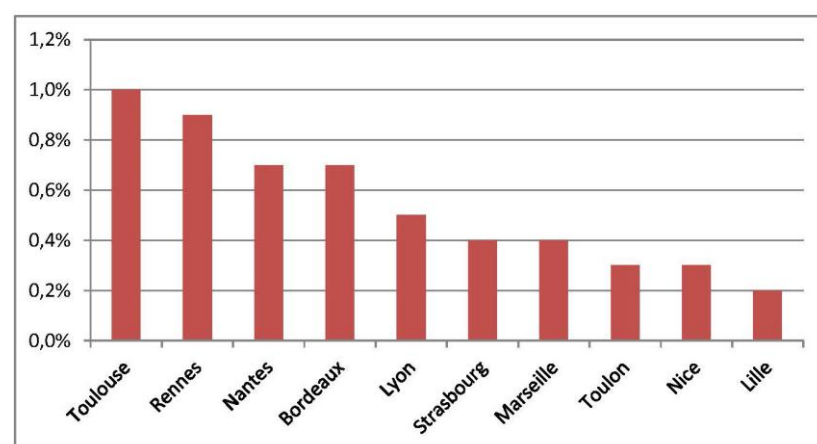


Une poursuite importante du développement de Toulouse et Bordeaux dans les années à venir

Le développement spectaculaire des deux métropoles de Toulouse et Bordeaux devrait continuer à être soutenu dans les années à venir avec des projections de croissance qui sont supérieures à celles effectuées pour la plupart des autres grandes aires urbaines du pays. Les taux de croissance affichés sont plus importants pour la capitale régionale de Midi-Pyrénées que pour celle de l'Aquitaine. D'ici 2040, la croissance de l'aire urbaine de Toulouse devrait ainsi continuer à être la plus forte de toutes les grandes aires françaises. Cette dynamique est portée à la fois par l'excédent naturel et surtout par sa capacité à attirer de nouvelles populations.

Ainsi, avec une croissance annuelle de 1 % entre 2007 et 2042, elle se situerait devant Bordeaux qui devrait avoir une croissance annuelle de l'ordre de 0,7% (taux de croissance qui reste supérieur aux projections effectuées pour Lyon, Marseille ou Lille notamment). À l'échelle du Sud-Ouest, et si le modèle de l'INSEE se vérifie, l'écart de population entre Toulouse et Bordeaux devrait donc continuer à s'accroître dans les années à venir et ceci en faveur de la ville haut-garonnaise.

Les grandes aires urbaines sont dynamiques à l'Ouest



Taux de croissance annuel moyen de la population des plus grandes aires urbaines françaises (hors Paris) sur l'ensemble de la période 2007-2032 (en %)

Source : INSEE (Pays de La Loire), Omphale 2010

Néanmoins, la mise en service de la ligne Tours-Bordeaux en 2017 pourrait contrarier cette tendance. En effet, la LGV arrivera à Bordeaux plus rapidement qu'à Toulouse et placera la préfecture de la Gironde à 2h00 de Paris, ce qui pourrait potentiellement inciter certaines entreprises et ménages à faire le choix de s'installer à Bordeaux plutôt qu'à Toulouse.

• Un regroupement des forces économiques

Une densification des pôles d'emplois

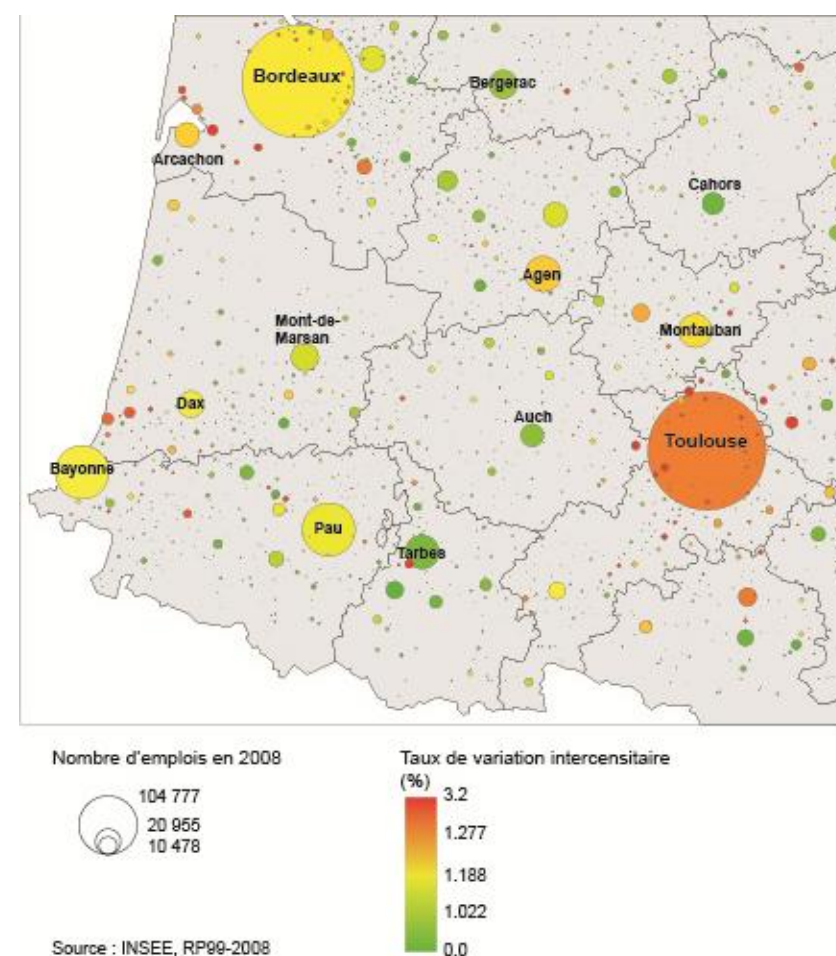
Le territoire du GPSO représente presque 10% de l'emploi national français. La structuration économique du territoire demeurant hiérarchisée, les polarités de Toulouse et Bordeaux concentrent plus du tiers des emplois de la zone d'étude (505 000 pour l'aire

toulousaine et 449 000 pour son homologue bordelaise). En complément de ce bi-pôle, le Pays Basque, la vallée de la Garonne et le piémont pyrénéen (avec des situations contrastées pour ce dernier) constituent les zones d'accueil préférentielles du développement économique.

L'emploi, plus que les actifs, est concentré dans les pôles urbains, et continue de s'intensifier dans les plus grandes agglomérations. Ainsi, un phénomène de regroupement de plus en plus important des emplois apparaît alors que les populations croissent de façon plus généralisée sur l'ensemble du territoire.

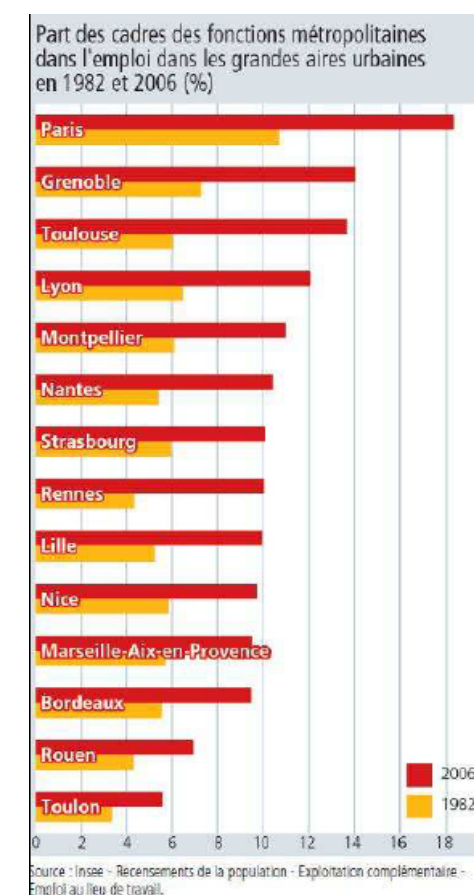
Les deux régions se caractérisent par un dynamisme de l'emploi plus important que sur l'ensemble du territoire national. Leurs profils d'activités sont assez proches et se distinguent des valeurs françaises par une part plus importante de l'agriculture (notamment en Aquitaine) et du tertiaire (administrations, enseignement, santé, action sociale). Midi-Pyrénées connaît une légère progression des emplois industriels dont la part est ainsi un peu supérieure à celle de l'Aquitaine (où ces emplois sont en diminution).

Évolution de l'emploi entre 1999 et 2008

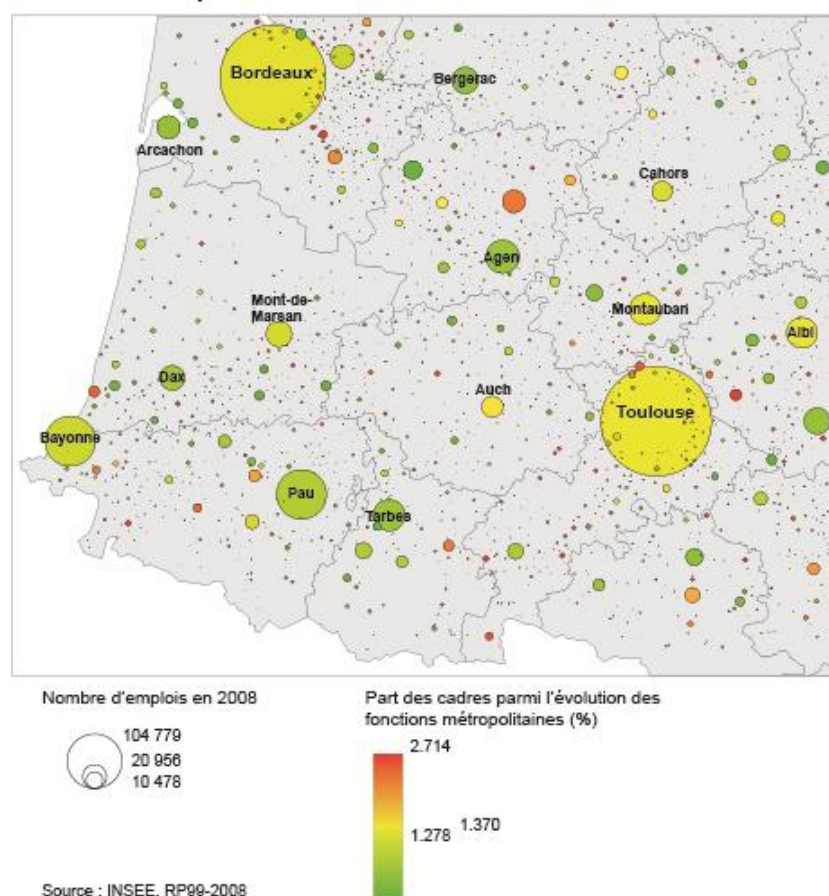


Les emplois à forte plus-value : les cadres des fonctions métropolitaines

Les emplois à forte plus-value traditionnellement concernés par la grande vitesse ferroviaire sont les emplois des cadres des fonctions métropolitaines. Ces fonctions dites métropolitaines concernent les activités de gestion, de conception-recherche, de prestations intellectuelles, de commerce inter-entreprises, et certaines activités liées à la culture et aux loisirs. Au sein de l'aire urbaine de Toulouse, la part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total s'élève à 13,7 % (taux qui la place en troisième position au niveau national derrière Paris et Grenoble). La part de l'emploi des fonctions métropolitaines (cadres et non cadres cumulés) représente quant à elle 31,4 % de l'emploi total de l'aire urbaine. Pour Bordeaux, ces chiffres sont respectivement de 9,5 et 27,4 %. En Aquitaine, les taux de cadres des fonctions métropolitaines progressent dans toutes les aires urbaines d'au moins 20 000 emplois, mais cette progression reste plus élevée à Bordeaux que dans les autres aires. En Midi-Pyrénées, les principales aires urbaines situées dans l'aire métropolitaine de Toulouse connaissent également une hausse de leur taux de cadre des fonctions métropolitaines.



Evolution des cadres de fonctions métropolitaines entre 1999 et 2008

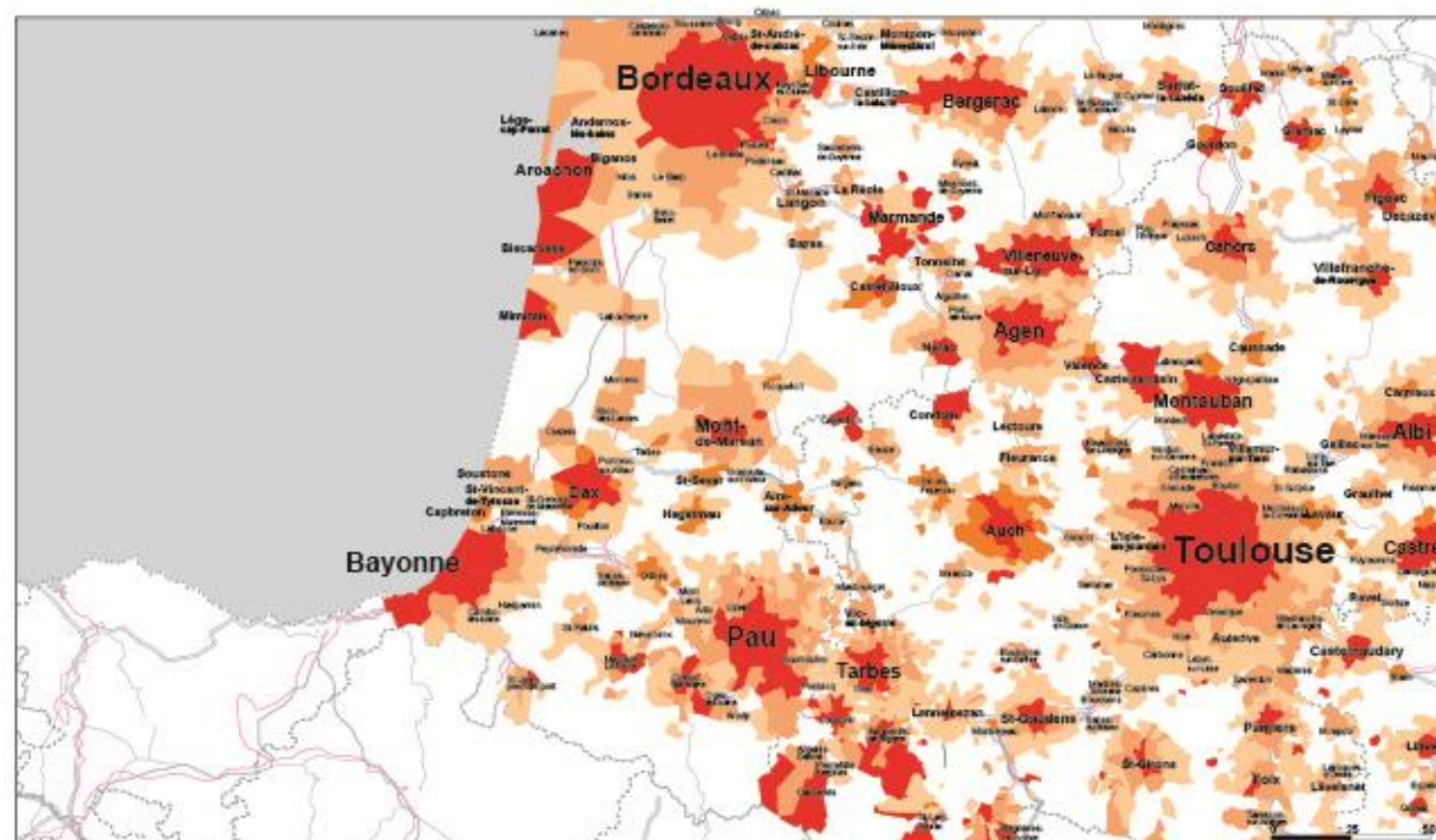


Les migrations du quotidien qui structurent les territoires : les déplacements domicile-travail de voyageurs

Les aires d'influence des principaux pôles économiques : des distinctions entre lieux d'emplois et lieux de résidences qui sont génératrices de déplacements

Le territoire d'étude s'organise autour de deux pôles d'emplois prédominants, Toulouse et Bordeaux, et de deux polarités secondaires que sont Pau et Bayonne. Si ces quatre pôles d'emplois structurants présentent des fonctions bien identifiables, le reste de la zone d'étude s'organise en espaces socio-économiques à l'intérieur desquels des pôles de petites et moyennes envergures structurent le territoire, notamment dans l'arrière-pays toulousain.

Aire d'influence des principaux centres économiques en 2008



sur 100 actifs occupés en 2009, combien vont travailler sur des centralités économiques ?

- 70% et plus
- 50 à 70%
- 30 à 50%

sources : fonds topographiques en provenance de GISCO® UES
données issues des fichiers Domicile-Travail 2006-2008
traitement Chora, juillet 2012

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux Métropole Agglomération

Les relations domicile-travail entre les grandes aires urbaines du territoire GPSO

À l'échelle du territoire GPSO, il existe de nombreux flux liés aux domicile-travail entre les grandes aires urbaines⁵. De plus, les différents recensements réalisés par l'INSEE indiquent que ces flux sont en augmentation. C'est autour des deux capitales régionales que les flux domicile-travail entre aires urbaines sont les plus importants avec de très nombreuses relations sur les axes suivants :

- Bordeaux-Libourne compte plus de 9 300 relations dont 60 % s'effectuent de l'aire bordelaise vers celle de Libourne et 40 % dans le sens inverse
- Toulouse-Montauban engendre un flux de presque 8 500 déplacements avec des flux qui se répartissent équitablement entre les deux sens
- Bordeaux-Arcachon compte également presque 8 500 relations dont 40 % s'effectuent dans le sens Bordeaux-Arcachon et 60 % dans le sens Arcachon-Bordeaux.

L'axe Pau-Tarbes compte plus de 3 000 relations domicile-travail par jour avec 55 % de ces déplacements qui s'effectuent dans le sens Tarbes-Pau et 45 % qui sont réalisés dans l'autre sens.

A l'échelle des trois principales aires que sont Toulouse, Bordeaux et Bayonne (uniquement pour sa partie française) les échanges se répartissent de la manière suivante :

- Sur l'axe Bordeaux-Toulouse, les relations domicile-travail entre les aires urbaines des deux métropoles s'élèvent au nombre de 1000. Les flux sont équitablement répartis, puisque 51 % s'effectuent dans le sens Bordeaux-Toulouse et 49% dans l'autre sens.
- Les flux domicile-travail entre les aires urbaines de Bordeaux et de Bayonne représentent plus de 700 relations avec 70 % qui s'effectuent dans le sens Bayonne-Bordeaux et 30 % dans l'autre sens.

- Entre Toulouse et Bayonne se sont un peu moins de 300 relations qui sont dénombrées avec une part de ces relations qui s'élève à 55 % pour le sens Bayonne-Toulouse et à 45 % dans le sens Toulouse-Bayonne.

Les relations domicile-travail entre les grandes aires urbaines du territoire GPSO



Source : INSEE, recensement de la population 2008 - Réalisation : AUAT

⁵ Les chiffres indiqués dans cette partie se basent sur le recensement INSEE de la population 2008 et sur les périmètres 2010 des aires urbaines. Ces chiffres correspondent aux déclarations effectuées par les personnes recensées concernant leur lieu de domicile d'une part et leur lieu de travail habituel d'autre part. Ainsi, les relations évoquées dans cette sous-partie, à défaut de représenter des migrations pendulaires, peuvent toutefois être considérées comme telles pour la majorité d'entre elles. C'est pourquoi la notion de « relations domicile/travail » est ici préférée à celle de « déplacements quotidiens domicile/travail ».

- Des questions d'attractivité qui soulignent des problématiques de mobilité et d'accessibilité en lien avec le projet de grande vitesse ferroviaire

L'attractivité des territoires GPSO est pour partie liée au positionnement des pôles urbains en matière d'équipements structurants.

Les grands équipements sont potentiellement générateurs de déplacements en TGV. Pour déterminer l'attractivité et le rayonnement des territoires, deux critères sont ici retenus : le niveau de service et le niveau d'équipement structurant des villes et agglomérations. Pour cette analyse, la carte ci-dessous propose un classement hiérarchique des villes à la fois quantitatif (cumul des compétences) et qualitatif. Pour cela, quatre critères sont étudiés : la gouvernance territoriale, les équipements de l'enseignement supérieur, de santé et de transport. Cette méthode fait ressortir une hiérarchie un peu différente de celles des poids de population et d'emplois. En effet, la présence d'un équipement majeur comme une université, une administration territoriale ou une gare TGV donne un poids plus affirmé à des villes comme Pau, Libourne, Bayonne comparativement à des villes comme Arcachon ou Dax par exemple.

Le reste du territoire est essentiellement structuré par les communes aux « fonctions locales » comme la présence d'un siège d'une structure intercommunale.

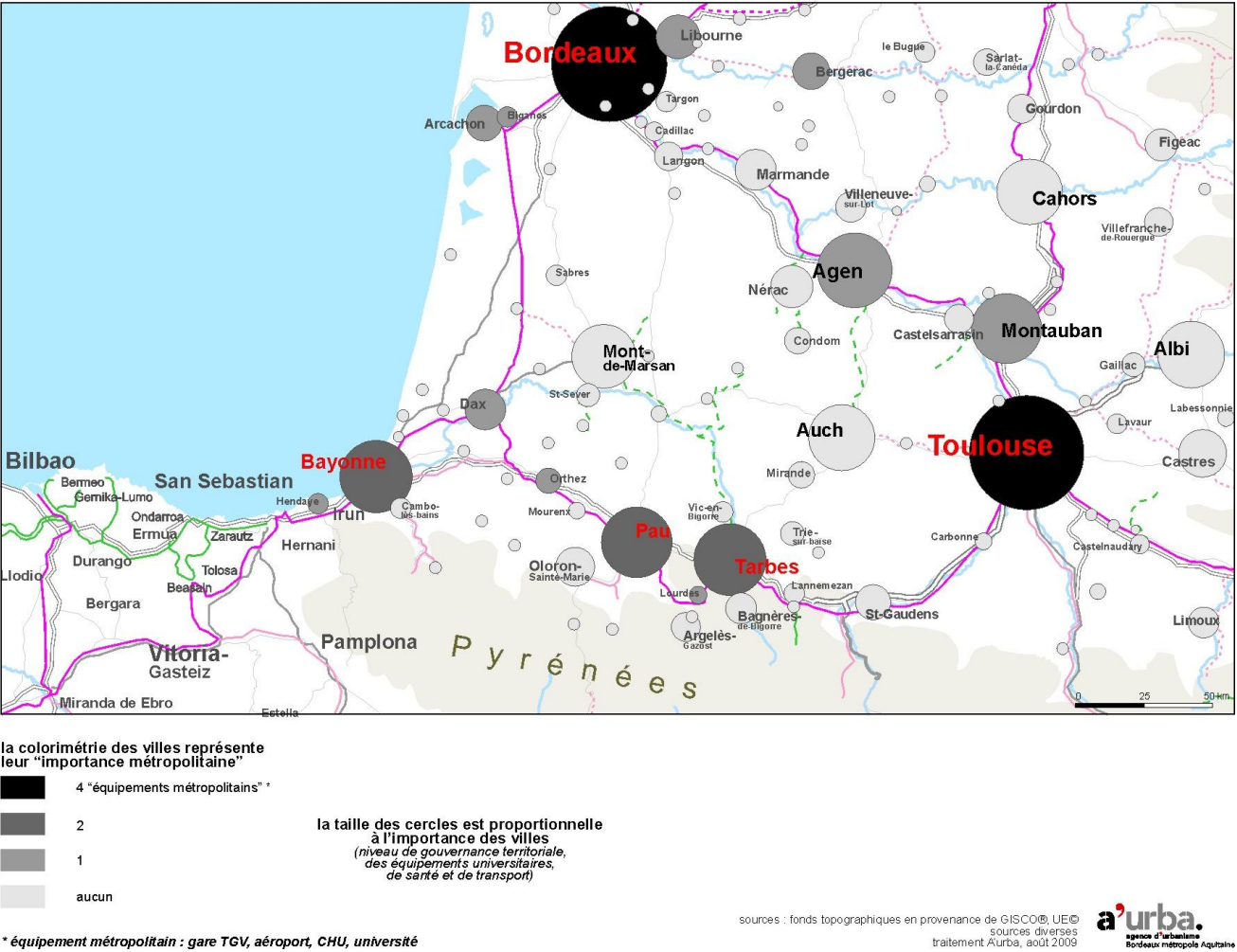
- Vers une approche renouvelée des relations d'interdépendances entre les territoires du GPSO : la « mission Sud Europe Atlantique » de la DATAR

Approche méthodologique de l'étude « diagnostics territoriaux Sud Europe Atlantique » de la DATAR⁶

La DATAR a proposé récemment une méthodologie permettant une lecture plus dynamique des relations entre les territoires en identifiant les différents systèmes urbains français⁷.

⁶ Au moment de la réalisation de la SPADT, l'étude DATAR n'est pas terminée.
⁷ Remarque : cette étude s'appuie sur les définitions des unités et des aires urbaines établies sur la base du recensement de 1999, ce qui peut créer des confusions avec

Niveau d'équipement des villes, synthèse



Cette méthodologie est appliquée à titre expérimental sur les principaux « points de connexion » (Tours, Poitiers, Limoges, Bordeaux, Bayonne, Toulouse, Agen et Pau) de la futur LGV interrégionale « SEA » (dont fait partie GPSO). L'objectif de cette étude est de construire des diagnostics globaux conçus à partir d'indicateurs de stocks et de flux, d'informations inhérentes aux stratégies et aux investissements développés dans les territoires et appréciés à différentes échelles géographiques.

les nouveaux périmètres 2010 (périmètres qui sont largement utilisés dans la SPADT).

Les diagnostics territoriaux devraient constituer des éléments de réponse à trois interrogations :

- quels sont les liens et les relations constatés entre ces territoires (à dominante urbaine) ?
- quelles fonctions ces territoires assument-ils aujourd'hui et quelles ambitions peuvent-ils nourrir, individuellement et ensemble, au regard de leurs aptitudes et de leurs performances appréciées à différentes échelles géographiques ?
- quelles marges de progrès ces territoires peuvent-ils dessiner sur la base de leurs aptitudes et de leurs performances au regard des stratégies et des investissements engagés ou en projet ?

Ces diagnostics constitueront une base d'échanges avec les acteurs territoriaux pour anticiper au mieux les effets potentiels de la réalisation d'une infrastructure de type LGV et les stratégies de développement engagées au profit des territoires concernés. Ainsi, les enseignements qui seront tirés de ces diagnostics devraient permettre d'apporter un éclairage nouveau pour la conduite de politiques publiques en prenant en compte l'interdépendance des territoires.

D'un point de vue méthodologique, la nomenclature des systèmes urbains se fonde sur les flux de personnes et de biens entre les aires urbaines au travers de différents liens (mobilités domicile-travail, mobilités de loisirs, migrations résidentielles, partenariats scientifiques et économiques ...). Cette approche permet une analyse sur les relations entre les espaces urbains à travers différentes fonctions, mettant plus en avant le lien entre chacun que les caractéristiques de chaque lieu.

Chaque système urbain est constitué de quatre échelles différentes :

- la « ville » qui est définie, en termes de zonage d'études (INSEE/ESPON), par son aire urbaine et, en termes institutionnels, par des EPCI créés sur tout ou partie de ces zonages.
- le « système urbain local » qui correspond à l'espace fonctionnel animé par une ou plusieurs grandes villes qui entretiennent avec une ou plusieurs autres villes situées à proximité des relations préférentielles
- ce système urbain local et les villes qui le composent entretiennent des relations avec des villes d'autres systèmes locaux connectés entre eux au sein d'un ou plusieurs « systèmes interurbains régionaux ou interrégionaux ». Une région administrative peut avoir sur son territoire un ou plusieurs systèmes interurbains régionaux et interrégionaux.
- Enfin, ce système urbain local entretient des relations transversales avec d'autres systèmes en France et avec Paris. Ces relations expriment les vocations nationales du système urbain local évaluées au regard de leur diversité et de leur intensité.

Les systèmes urbains locaux

Relations préférentielles internes aux SIR/SII

Systèmes urbains locaux (SUL)

- SUL d'Agen
- SUL de Pau
- SUL de Bayonne
- SUL de Poitiers
- SUL de Bordeaux
- SUL de Toulouse
- SUL de Limoges
- SUL de Tours

Systèmes interurbains régionaux (SIR) et interrégionaux (SII)

- Aires urbaines du SII de Bayonne-Pau
- Aires urbaines du SII de Bordeaux
- Aires urbaines du SIR de Limoges
- Aires urbaines du SII de Tours
- Aires urbaines du SII de Toulouse
- Aires urbaines du SII de Poitiers

Intensité des relations entre des aires urbaines d'un même système interurbain régional ou interrégional



Traitement : Géographie-cités, Datar
Réalisation / Conception : DATAR - Mission Métropole, F. Ferrazza, S. Heyraud, Juin 2012

Sur le territoire GPSO, la DATAR a retenu cinq systèmes urbains locaux

Source : DATAR, les diagnostics territoriaux SEA (juin 2012)

Le système de Toulouse qui repose sur 18 aires urbaines⁸, d'Auch à Carcassonne, et de St-Gaudens à Rodez, est très polarisé (en troisième position nationale). Il permet cependant aux autres villes du système des échanges assez significatifs entre elles.

Le système de Bordeaux s'appuie sur 15 aires urbaines (dont celles du système d'Agen), de Saintes à Mont-de-Marsan ou Sarlat-la-Canéda. Il est le plus polarisé des 26 systèmes urbains français. Il est même un des rares à rattacher des villes d'une autre région (comme Angoulême ou Royan).

⁸ Il s'agit des 18 aires urbaines base 1999. En 2010, Midi-Pyrénées ne compte que 12 grandes aires, seules qualifiées d'urbaines. La remarque est également valable pour les autres systèmes urbains qui suivent.

Les systèmes de Pau et Bayonne sont moins polarisés et fonctionnent en binôme formé par les deux principales villes.

Cette méthode permet d'illustrer la très forte polarisation des deux métropoles régionales dans l'espace Sud-Ouest. Elles auraient tendance peut-être à monopoliser les forces vives des deux régions. Mais leurs positions un peu périphériques permettent aussi une bonne couverture du territoire, sans rentrer en concurrence entre elles.

b) Des espaces riches de leurs patrimoines qui constituent des potentiels de développement des territoires

Le projet GPSO s'inscrit dans un socle territorial de qualité qui participe de l'attractivité du Grand Sud-Ouest. Cette richesse environnementale est également le support d'une activité économique et touristique dynamique (agriculture, sylviculture...). Ce socle est néanmoins fragile et soumis à pression. Aussi, de par le modèle de développement associé à la LGV devrait permettre de limiter la pression du développement urbain sur l'environnement, en offrant un mode alternatif à la voiture. .

Le projet GPSO est également un levier qui permettra de tirer parti de cette richesse environnementale, de conforter l'attractivité, de favoriser l'activité économique par un transport facilité des personnes et des marchandises. Il doit cependant s'intégrer au mieux dans les espaces traversés et desservis qui constituent un des fers de lance de la notoriété du Grand Sud-Ouest.

- *Des richesses qui participent du développement et de l'attractivité du territoire GPSO*

Le patrimoine et les ressources naturelles au cœur de l'économie locale

Creusé par des fleuves structurants, bordé par l'océan Atlantique à l'ouest et la chaîne des Pyrénées au sud, les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées bénéficient d'une image associée à des espaces naturels et agricoles de qualité. En effet, la grande majorité de l'occupation du sol du territoire GPSO est composée d'espaces agricoles et naturels, avec notamment près de 45% des sols dédiés aux activités agricoles et viticoles, et 36% occupés par le couvert forestier. Ces espaces représentent non seulement un grand intérêt pour la biodiversité à l'échelle locale voire internationale, mais jouent également un rôle fondamental dans l'identité, l'économie et l'attractivité du territoire.

Un facteur de développement touristique régional

Le projet GPSO va s'inscrire dans un territoire qui est d'ores et déjà doté d'un rayonnement touristique exceptionnel. Internationalement connu pour ses paysages emblématiques, ses espaces naturels, ses activités agricoles, son littoral et ses stations balnéaires, ses

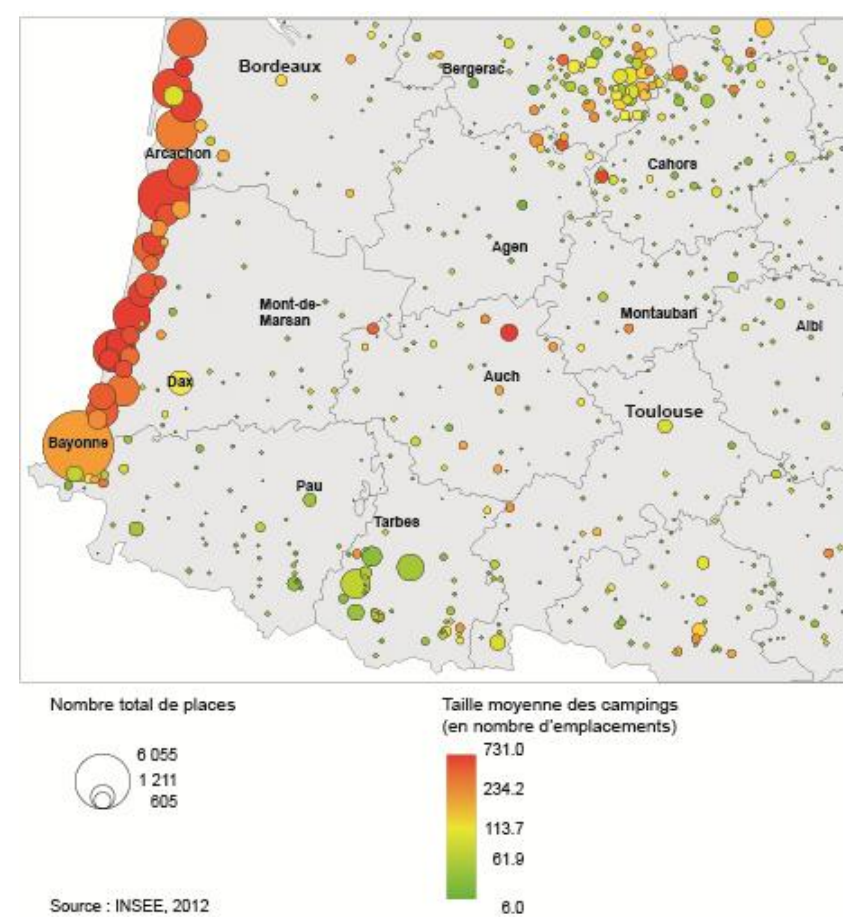
montagnes, les activités touristiques du territoire sont principalement liées aux sites et aux monuments patrimoniaux, aux activités de plein air (vélo, randonnée, etc.), aux activités d'eau (pêche, plage, surf, canoës, pénichettes, thermes, etc.), à l'œnologie et à la gastronomie. Les touristes séjournent essentiellement dans les hôtels et l'hôtellerie de plein air, mais aussi dans les gîtes qui jouent un rôle de plus en plus important pour le tourisme rural.

Le tourisme est un moteur économique important en Aquitaine et en Midi-Pyrénées que le projet GPSO peut conforter. Au total, près de 9 milliards d'euros sont injectés dans l'économie et plus de 181 millions de nuitées sont enregistrées sur les deux régions en 2010. L'essentiel des touristes sont français, mais il existe une clientèle étrangère non négligeable venant notamment de l'Espagne et du nord de l'Europe.

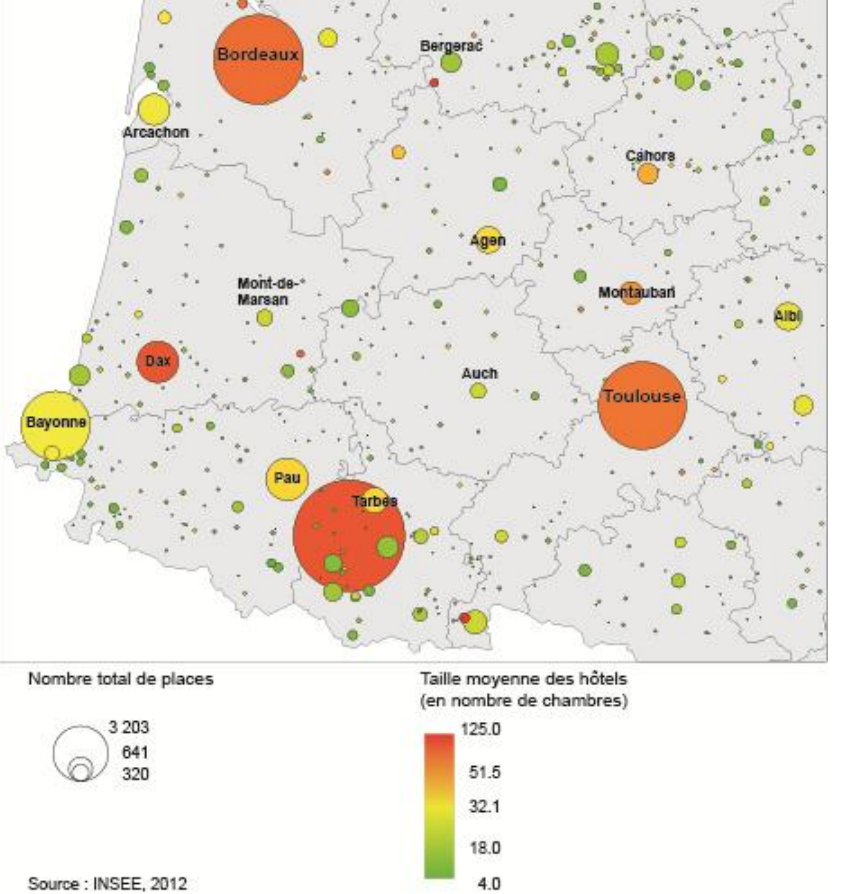
L'Aquitaine, cinquième région touristique française, compte près de 90 millions de visiteurs par an ce qui représente plus de 8 millions de séjours chaque année. La mer et les conditions climatiques constituent les premiers facteurs d'attractivité, chez les touristes français et étrangers. La saisonnalité s'en trouve marquée : plus de 70% des nuitées touristiques se réalisent de mai à septembre et plus de 50% sur les mois de juillet et août. La clientèle est majoritairement française même si le poids des étrangers n'est pas négligeable, en particulier pour les séjours en hébergement marchand. La voiture et la moto sont les principaux modes de transport utilisés (93% des séjours) alors que le train ne représente que 3% des séjours.

La région Midi-Pyrénées compte près de 15 millions de visiteurs par an. Son attractivité est essentiellement liée à la diversité de son environnement bien qu'elle ne comporte pas de façade maritime. La diversité touristique de la région est représentée par les « Grands Sites de Midi-Pyrénées » qui regroupent des sites naturels comme le cirque de Gavarnie, des sites urbains comme Cordes-sur-Ciel et des sites culturels comme Marciac et son festival de Jazz. Les résidences secondaires représentent 62% des hébergements touristiques, la région souffre donc d'un manque d'hébergements de type hôtelier (sauf à Lourdes qui représente 37% du parc hôtelier régional). En saison hivernale, les territoires pyrénéens sont le lieu d'un tourisme organisé, engendrant des flux concentrés sur de courtes périodes. Les analyses sur la population réellement présente indiquent que cette population est une fois et demie plus importante que la population résidente dans les deux départements montagnards de l'Ariège et des Hautes-Pyrénées.

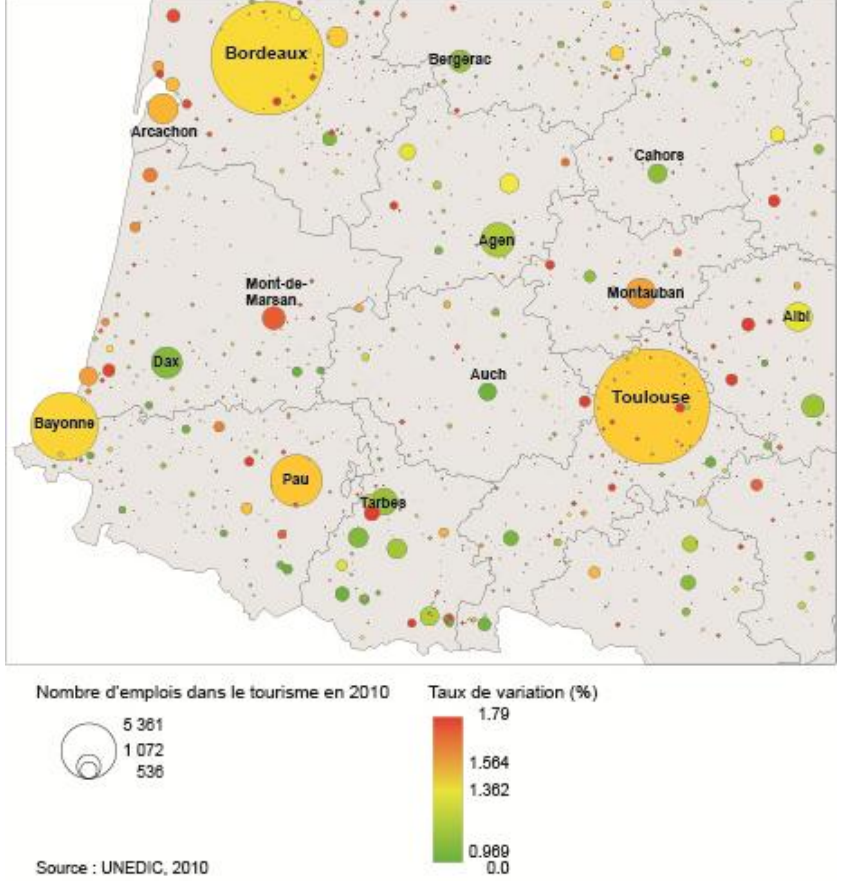
Les capacités d'hébergement touristique en 2012 (nombre total de places et taille moyenne des établissements) : les campings



Les capacités d'hébergement touristique en 2012 (nombre total de places et taille moyenne des établissements) : les hôtels



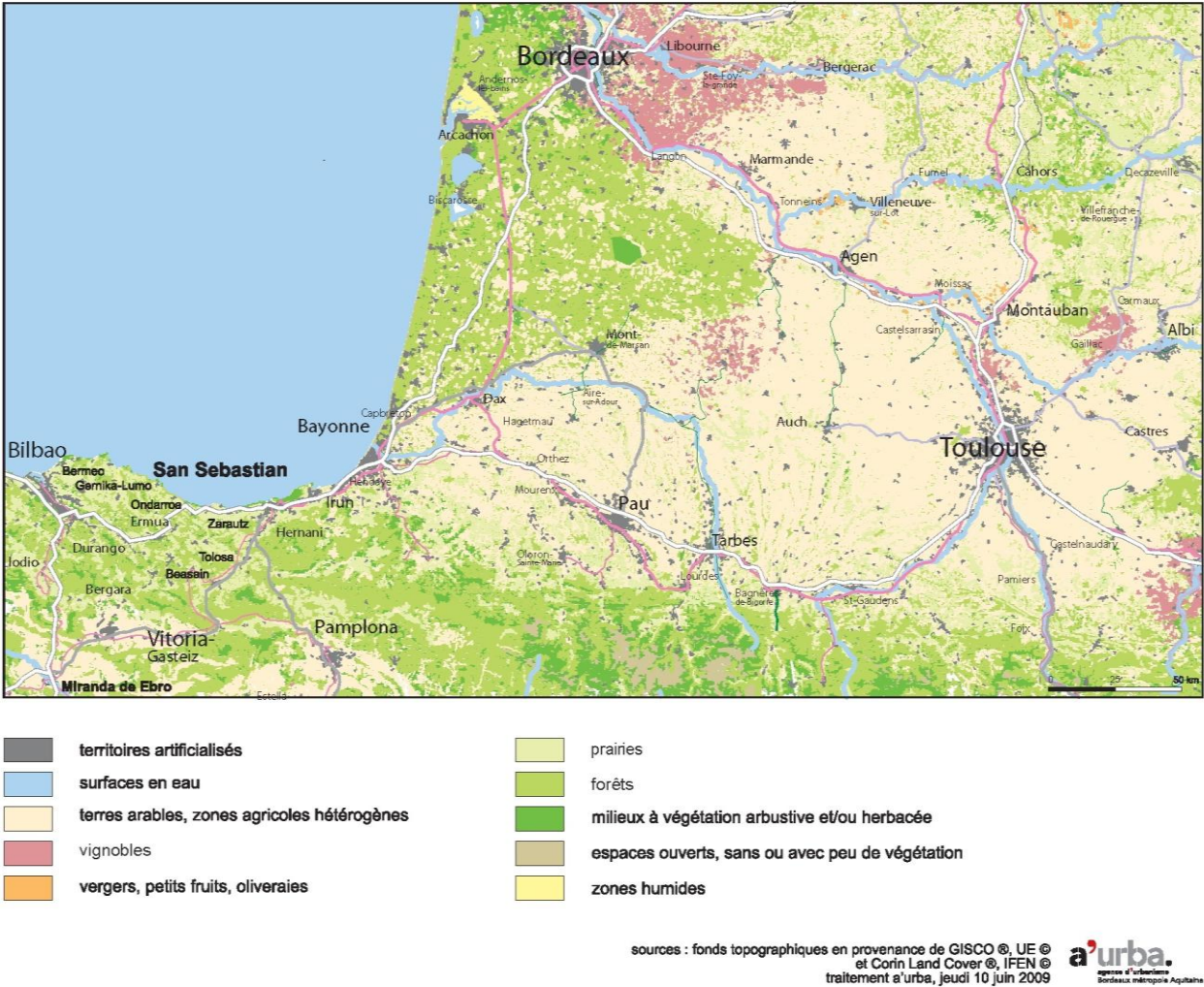
Évolution de l'emploi salarié privé dans le tourisme entre 1999 et 2010



(Sources : Comités Régionaux du Tourisme Aquitaine et Midi-Pyrénées).

Le GPSO peut permettre une meilleure organisation de la pression touristique à la fois plus étalée dans le temps et moins dépendante de la voiture

Zones naturelles et agricoles en 2008



Une activité agricole importante

Situées parmi les quatre premières régions agricoles françaises, l'Aquitaine et Midi-Pyrénées bénéficient d'un fort dynamisme économique lié aux activités agricoles. En 2010, l'Aquitaine comptait 43100 exploitations professionnelles, couvrant une superficie de 1,38 millions d'hectares. Midi-Pyrénées comptait près de 47 600 exploitations professionnelles couvrant plus de 2 millions d'hectares. Les deux régions sont le support d'une agriculture de qualité fortement labellisée. On trouve par exemple en Midi-Pyrénées 25 % des exploitations sous labels de qualité – AOC AOP, IGP, ou AB, avec un potentiel d'une exploitation sur 10 en agriculture biologique d'ici 5 ans. Les activités agricoles dans ces deux régions ont créé l'équivalent de plus de 125 000 emplois à plein temps, et elles représentent près de

13 % de la superficie agricole de la France métropolitaine (source : Agreste, 2007).

Globalement, la Gironde est dominée par les pratiques viticoles, tandis que la Vallée de la Garonne est axée vers la culture céréalière (notamment le maïs), le maraichage et l'arboriculture. Dans les Landes, les activités sont plutôt orientées vers l'élevage de volaille et de palmipèdes avec une forte présence de la maïsiculture. Les Pyrénées-Atlantiques se distinguent par l'agropastoralisme et les cultures spécialisées (les fromages de brebis, le piment d'Espelette, etc.).

Un territoire viticole de grande renommée

La production de vins de qualité, reconnue à l'échelle internationale, représente une part importante de la production agricole sur le territoire. Plus particulièrement concentrée sur le département de la Gironde, l'activité viticole se trouve également dans le sud des Landes, sur des coteaux des

Pyrénées-Atlantiques ainsi qu'en Dordogne. La LGV est mentionnée comme un outil de mise en relation des acteurs du domaine grâce à une accessibilité facilitée aux manifestations organisées (concours, promotions des terroirs...) et aux équipements structurants dédiés. En outre, cette meilleure accessibilité des territoires facilitera la diffusion du tourisme viticole. Le projet GPSO est mentionné comme un vecteur de coopération dans ce domaine.

Une sylviculture largement présente

Avec un taux de boisement de 44 % en Aquitaine (dont un taux de 67 % dans les Landes) et de 30 % en Midi-Pyrénées, les régions du territoire GPSO se situent parmi les premiers producteurs de bois en France. La grande majorité des parcelles forestières sont privées, les autres parcelles sont classées soit communales, soit domaniales.

En 2010, la récolte de la seule région d'Aquitaine était de plus de 13 millions de m³, soit 34 % de la production française (source : DRAAF Aquitaine, 2010). La majorité de la récolte aquitaine provient du massif des Landes de Gascogne qui s'étend sur 1,8 million d'hectares de forêt, composée essentiellement de pins maritimes en raison de la faible qualité des sols. La filière du bois a un lien important avec le transport de marchandises.

Un panel paysager unique très prisé

Au carrefour de plusieurs grandes zones biogéographiques (atlantique, alpine, continentale, méditerranéenne...), le territoire GPSO fortement influencé par les traditions agricoles est doté de paysages riches et variés, emblématiques des différentes identités territoriales dans lesquels s'inscrit le projet GPSO. Issus de la rencontre entre les dynamiques naturelles et l'action de l'homme, les paysages font partie d'un processus d'évolution perpétuelle qui continue à modifier le territoire. Cette richesse paysagère fait partie des potentialités territoriales du grand Sud-Ouest en matière de développement économique et d'accueil car elle participe à la qualité du cadre de vie qui attire et suscite un attachement au territoire.

Les paysages fluviaux caractérisent le territoire dans lequel s'inscrit le GPSO : grandes plaines alluviales (Garonne, Dordogne, Adour, etc.), et petites rivières aux ambiances plus intimes. Malgré leur rôle essentiel dans les dynamiques agricoles et dans la gestion des crues, ces espaces deviennent de plus en plus fragmentés par l'urbanisation et les infrastructures linéaires.

Les paysages littoraux occupent la façade ouest du territoire. Ils sont composés au nord de grandes étendues dunaires bordées par la forêt des Landes, globalement de faible densité résidentielle mais ponctués par des paysages balnéaires relativement standardisés. La côte basque au sud est marquée par des falaises rocheuses, des plages fermées, des ports industriels et de plaisance et des stations balnéaires historiques.

Les paysages montagnards se trouvent essentiellement à l'extrémité sud du territoire. Composée de hautes et de moyennes montagnes en Bigorre et en Béarn, la chaîne pyrénéenne devient progressivement plus douce en allant vers le Pays Basque où elle surplombe l'océan Atlantique. Au nord-est du territoire, les paysages sont accentués par les contreforts du Massif Central. Ces espaces

montagnards sont dotés d'un patrimoine agropastoral bien présent, mais sont également marqués par des paysages liés aux activités de thermalisme, de production hydroélectrique, d'exploitations minières et de stations de ski dont l'accès est un enjeu majeur.

Les plaines et coteaux occupent également une grande partie du territoire, et sont marqués par l'activité agricole, et notamment les activités de production de céréales, de fruits, de cultures maraichères mais aussi la viticulture et l'élevage. Souvent paysages de terroirs emblématiques de grande qualité, ces espaces sont impactés par un mitage croissant.

La forêt est un élément emblématique notamment le massif de pins maritimes des Landes de Gascogne qui se situe parmi les plus grands massifs forestiers d'Europe. D'une manière plus ponctuelle, une grande variété d'espaces forestiers structure les paysages, tels que les chênaies de l'Adour, les ripisylves des rivières, les forêts des coteaux, des collines et des hautes montagnes, les forêts littorales de protection, les forêts urbaines...

Les paysages urbains affichent des limites de plus en plus floues. Ils sont composés de hameaux, villages, villes moyennes, grandes villes et axes de communications. Les limites entre espace urbain et rural deviennent peu lisibles en périphérie des agglomérations et le long des axes routiers.

Un patrimoine culturel recherché

Le territoire GPSO est doté de nombreux monuments et sites présentant une grande qualité patrimoniale et une réputation mondialement reconnue. L'accessibilité de ces sites va être fortement améliorée par l'arrivée de la grande vitesse. Plusieurs de ces sites et monuments culturels sont classés au **Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'UNESCO**.

Il offre plusieurs monuments historiques ou naturels classés et inscrits sur les deux régions. En outre, le territoire GPSO compte environ 80 Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (**ZPPAUP**), futures Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine.

Plusieurs **centaines de sites archéologiques** de différents niveaux de sensibilité sont également concernés par le tracé GPSO.

- **Mais des richesses qui peuvent faire face à des pressions anthropiques**

Le développement urbain se fait parfois au détriment des espaces naturels et agricoles.

Le territoire GPSO connaît une forte croissance économique et démographique qui sera sans doute accélérée par l'arrivée du GPSO. Elle se traduit par un développement rapide et un étalement urbain qui peut se faire au détriment des mêmes espaces qui font toute la richesse et l'attractivité du territoire.

En raison de cette consommation foncière importante, le territoire GPSO est concerné par un risque de diminution à la fois qualitative et quantitative des espaces et des espèces naturels, la perte de surface agricole et la banalisation des paysages. Les infrastructures linéaires sont support de développement urbain et peuvent être source de dégradation des éléments ruraux. Elles peuvent entraîner des coupures dans les continuités écologiques et paysagères des territoires, et générer des perturbations pour l'homme comme pour la faune et la flore. Les deux régions du territoire GPSO ont montré leur volonté d'inscrire leur développement économique dans une croissance verte soucieuse d'un aménagement durable. Les territoires devront organiser leur développement dans cette logique.

Bien que la majorité des **espaces forestiers** du territoire correspondent à des parcelles cultivées de pins maritimes, ils représentent un grand intérêt biologique (ripisylves par exemple). A la fois ressource naturelle et réservoir de biodiversité, les milieux forestiers restent vulnérables.

Malgré leur forte présence, la forêt reste un élément menacé par l'urbanisation et le morcellement des parcelles par les infrastructures linéaires. De plus ces espaces doivent faire face à d'autres adversités comme les tempêtes (surtout à proximité du littoral Aquitaine), les menaces biotiques (insectes, maladies, etc.), les incendies, les températures extrêmes, etc.

Plusieurs ensembles sont soumis à pression

Depuis 2006, les terres agricoles demeurent le contributeur principal de l'artificialisation mais seul un tiers des surfaces concerne l'urbanisation alors que les deux tiers restants vont vers des territoires naturels, forêts et friches. Parallèlement l'accélération des phénomènes de conflits d'usages et d'érosion des sols menacent de plus en plus les terres fertiles, notamment en zones périurbaines.

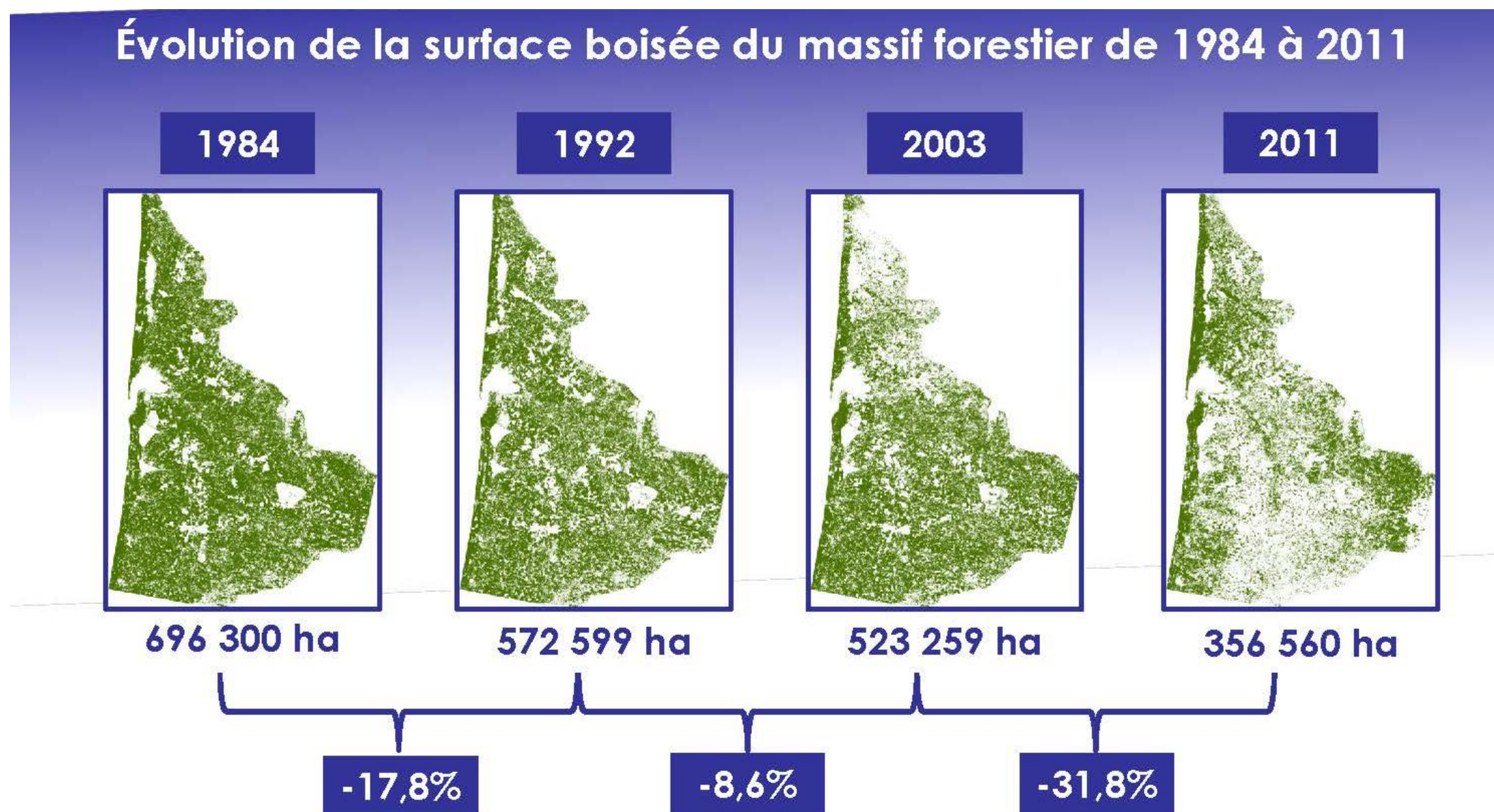
Les cours d'eau, plans d'eau et autres zones humides sont aussi concernés. La qualité des eaux est globalement moyenne notamment en raison de la concentration d'activités humaines polluantes mais aussi d'une modification de la morphologie des rivières. Pourtant, les masses d'eau et les zones humides associées représentent un fort intérêt écologique pour la faune et la flore et tiennent un rôle central dans les activités humaines (eau potable, énergie, réserve piscicole, lieux de loisir, etc.).

Les poissons migrateurs représentent un enjeu particulièrement fort sur ce territoire, qui bénéficie plus généralement d'une richesse piscicole remarquable. Les activités de pêche professionnelle et de loisirs sont très présentes sur le territoire, les bassins de Marennes-Oléron et Arcachon représentent par exemple 40 % de la production française de coquillages.

Deux principaux types de **zones humides** sont aussi caractéristiques du territoire : les Hautes Landes et les basses vallées alluviales influencées par la marée dynamique.

La nature urbaine ou nature ordinaire représente également un patrimoine à préserver dans la dynamique du développement des pôles urbains. Les espaces urbains peuvent abriter une diversité d'espèces faunistiques et floristiques ordinaires, voire remarquables. L'ensemble de ces éléments permet de maintenir les continuités écologiques.

Enfin, **les espaces naturels et agricoles de proximité** sont réclamés par les citoyens, non seulement pour leur importance écologique, mais aussi pour leur rôle fonctionnel et esthétique. Ces espaces offrent un cadre de vie attirant et des lieux de loisir et de repos. Ils aident aussi à limiter les risques et les nuisances en milieux urbains (gestion des crues, purification de l'air, protection lors des grands chaleurs, etc.).



- *Des territoires et des collectivités prennent en compte ces richesses et de nombreux espaces naturels sont protégés*

Témoignant d'un cadre naturel privilégié mais soumis à de fortes pressions anthropiques, les espaces dans lesquels s'inscrit le projet GPSO sont déjà largement concernés par des outils de protection et de gestion écologique sur une grande partie du territoire.

Le «Marais d’Orx et les zones humides associées» ont été récemment inscrits au titre de la Convention Ramsar relative aux zones humides d’importance internationale pour les oiseaux d'eau en toute saison.

En outre, avec plus de **250 sites d’intérêt communautaire** identifiés à l’intérieur des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, le territoire du GPSO s’intègre dans un vaste **réseau Natura 2000** qui s’étend à travers l'Europe.

Un parc national et six parcs naturels régionaux (PNR) sont situés sur le territoire dont quatre en Midi-Pyrénées. **Le Parc National des Pyrénées** s’étend à travers les deux régions et longe la « crête frontière » qui l'unit à l'Espagne. Comme pour les territoires concernés par la Loi Montagne, cet espace ne serait qu’indirectement impacté par le GPSO.

Plusieurs **espaces emblématiques sont « régis » par les lois littorale et montagne** permettant d’orienter et de limiter les zones d’urbanisation des communes concernées afin d’assurer la protection des espaces remarquables, caractéristiques du patrimoine naturel et culturel.

Des patrimoines concernés par de nombreuses mesures de protection et de mise en valeur

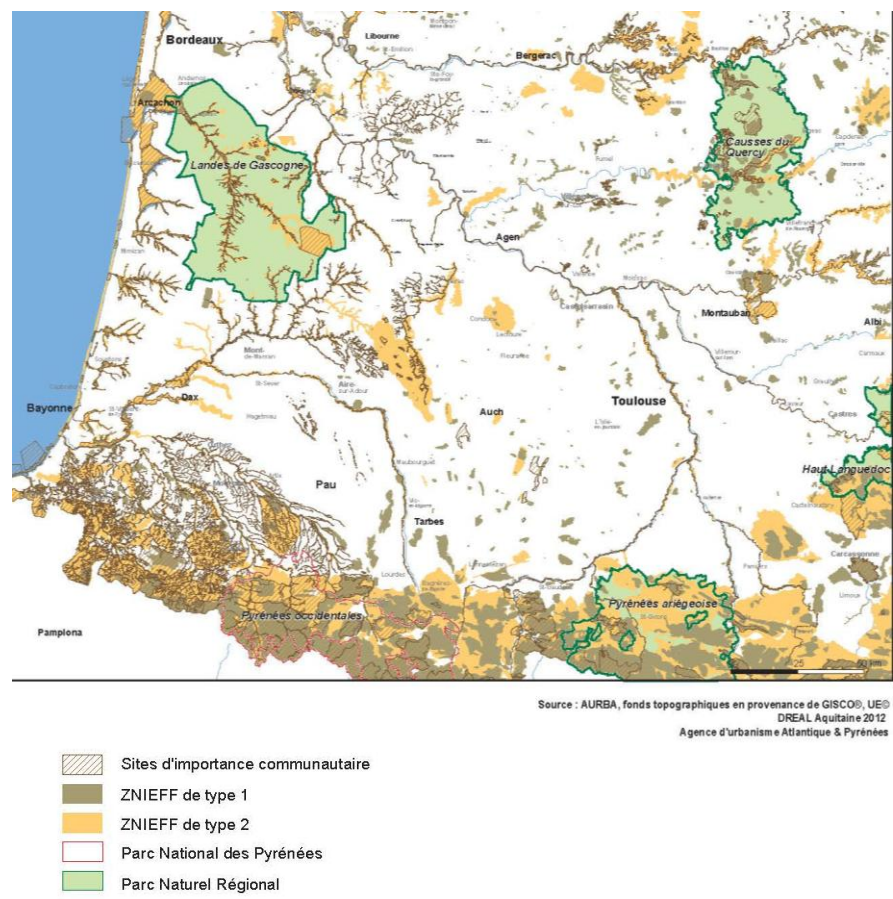
13 réserves naturelles nationales dont 12 en Aquitaine ont été créées dans le but de conserver des milieux patrimoniaux d’une importance particulière ainsi que **8 réserves régionales**.

En outre, **62 arrêtés préfectoraux de protection de biotope** visent à prévenir la disparition des espèces faunistiques et floristiques emblématiques

Le patrimoine naturel du territoire GPSO est également considéré dans le cadre de **multiples Zones naturelles d’intérêt écologique, faunistique et floristique** (ZNIEFF) pour la prise en compte de l’environnement dans l'aménagement du territoire. Zones de type 1 : espaces de superficie réduite contenant des espèces ou des habitats rares ; zones de type 2 : grands ensembles offrant une forte potentialité biologique.

Plusieurs espaces sont également concernés par des **mesures de protection foncières** issues de politiques d’acquisitions, de protection et de gestion des espaces naturels à plusieurs échelles : les espaces naturels sensibles gérés par les départements, les Conservatoires Régionaux des espaces naturels (CREN) gérées par les régions, et le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres. Plusieurs sites gérés par les CREN Aquitaine et Midi-Pyrénées sont à prendre en compte dans le GPSO.

Zones naturelles sensibles et protégées



- *Un cadre de vie agréable mais un territoire soumis à de nombreux risques et pollutions*

Si le GPSO induit un modèle de développement respectueux de l’environnement, il s'inscrit cependant sur des territoires concernés par des risques et des nuisances de diverses natures.

Des nuisances sonores localisées

Concernant l’ambiance acoustique, la majorité du territoire GPSO se situe dans des « zones calmes ». Néanmoins, les milieux urbains sont fortement touchés par les nuisances sonores, notamment les zones situées à proximité des grands axes de transports (routiers et ferroviaires), des ports maritimes et des aéroports.

Une pollution atmosphérique qui augmente

La qualité de l’air du territoire GPSO est généralement bonne, mais peut se dégrader en période de canicule, notamment en milieu urbain. Les déplacements quotidiens (effectués essentiellement en voiture) sont responsables pour une grande partie des gaz à effet de serre et des particules en suspension émises sur le territoire. Le transport est responsable de 52 % des émissions de CO2 en Midi-Pyrénées⁹ dont 90% pour le transport routier, contre 7 % issu du transport aérien et seul 1% issu du transport ferroviaire. Le projet GPSO constitue un facteur de réduction d’émission de gaz à effet de serre. En outre, l’artificialisation des sols et la dégradation des espaces naturels ont un impact important sur la qualité de l’air en milieu urbain. Les réservoirs de stockage de carbone (la forêt, les prairies, les haies) sont réduits, et la température moyenne augmente, entraînant des fortes concentrations de pollutions atmosphériques.

⁹ source OREMIP données 2008

Des problématiques de pollution des eaux de surface et souterraines

Les formes de développement et les activités humaines ont également une incidence sur la pollution des eaux de surface et souterraines. Les cours d'eau du bassin Adour-Garonne présentent une qualité globalement moyenne, les sous-bassins de la Garonne-Ariège, de l'Adour et du Tarn-Aveyron sont particulièrement concernés.

Les eaux souterraines sont exploitées pour la production d'eau potable, par l'agriculture et par l'industrie. Au regard de la nature des sols, une grande partie du Sud des Landes et les nappes alluviales de la Garonne et de l'Adour sont particulièrement vulnérables par rapport aux risques d'infiltration d'eaux polluées.

Une attention spécifique doit être accordée aux sources d'eau potable, car le tracé du GPSO se trouve à proximité de nombreuses zones de captage dont certaines sont sensibles : les sources de Bellefond, de Clarens, Lagagnan, de Gaillères, de Lasalle, de Dax, d'Ascain et de Biriadou. Par ailleurs, plusieurs cours d'eau du territoire sont exploités pour la production d'eau potable : la Garonne, la Nive et la Nivelle.

Des risques naturels et technologiques

Les prévisions concernant le **changement climatique** aux horizons 2030 et 2050 affichent une intensification des épisodes de canicule ainsi qu'une amplification des sécheresses en été, une augmentation des précipitations en hiver sur la façade atlantique et une augmentation du niveau des eaux en zone littorale et estuarienne. Ces évolutions auront des impacts importants sur les systèmes naturels et humains, à travers l'intensification des risques naturels.

Les risques d'inondation sont également importants. Les communes les plus concernées sont concentrées sur les plaines de la Garonne, de l'Adour, de la Nive, de la Nivelle et des affluents de chacune de ces rivières. Les milieux estuariens sont d'autant plus concernés qu'ils sont soumis aux influences des marées dynamiques.

Composé essentiellement d'espaces agricoles et naturels, le lit majeur des cours d'eau du Sud des Landes et du Pays Basque joue un rôle important dans la gestion locale des crues. La conservation de ces espaces de stockage est essentiel, d'autant plus qu'ils représentent un fort intérêt écologique.

Mise à part la commune de Biarritz, l'ensemble des communes directement touchées par le GPSO sont concernées par un plan de prévention des risques inondations (PPRI).

La création de l'infrastructure pouvant constituer une barrière potentielle implique donc une vigilance par rapport aux problématiques d'inondation.

Le risque des mouvements de terrain de niveau faible à moyen est très localisé sur les communes de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne. Ce risque est plus généralisé dans les communes des Pyrénées-Atlantiques.

Les communes situées à proximité du tracé GPSO et concernées par un fort risque de mouvement de terrain sont Anglet, Biarritz, Bidart, Boucau, Ciboure et Urrugne. Ce risque est notamment lié à l'érosion des falaises de la côte Basque. Certaines communes disposent d'ailleurs de Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain.

Le risque de feux de forêt est également important dans les espaces boisés et les grands milieux ouverts. Ce risque concerne notamment le sud Gironde et les Landes, mais aussi quelques communes situées dans les départements de Lot-et-Garonne et des Pyrénées Atlantiques. En outre, le territoire GPSO est particulièrement sensible au « **risque tempête** » pouvant engendrer de nombreux dégâts. De même, les principales sources de **risques technologiques** sur le territoire se trouvent essentiellement en milieux urbanisés, et comprennent notamment des Installations classées au titre de la protection de l'environnement (ICPE), les sites SEVESO, et les sites industriels dispersés. Le territoire abrite deux centrales nucléaires, dont une à Golfech en Midi-Pyrénées et l'autre à Braud et Saint-Louis près de Blaye en Aquitaine.

Certaines zones à risques technologiques seront concernées par le tracé GPSO :

- 240 ICPE se trouvent à proximité du tracé (dont 80 dans les Landes),
- 3 établissements SEVESO dans les Landes, le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne sont également concernés.

D'une manière générale, les «lois Grenelle» et les orientations réglementaires en matière d'aménagement et d'urbanisme imposent aux territoires GPSO de gérer ces problématiques dans le cadre des Plan Locaux d'Urbanisme(PLU), de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), de Schémas Régionaux Climat Air Energie (SRCAE), de

Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE)...L'étude d'impact et l'évaluation environnementale du projet encadreront les effets induits par l'infrastructure elle-même.

2.2.2. Les enjeux à l'échelle du territoire GPSO

Le GPSO s'inscrit dans une armature territoriale constituée et influe de fait sur son organisation urbaine à l'échelle du Grand Sud-Ouest. Au regard des caractéristiques territoriales, il conforte des enjeux de coopération et d'organisation de gouvernance et de diffusion de la croissance Le GPSO souligne également des enjeux de connexions et de maillage territorial par le biais de réseaux de mobilité organisés et articulés intégrant les aspects environnementaux du territoire.

- *Un enjeu de développement des coopérations au regard de l'organisation urbaine et des potentialités des territoires*

Mettre en réseau les territoires

Favoriser le rayonnement du grand Sud-Ouest apparaît comme une ambition métropolitaine qui s'appuie sur le développement et la mise en réseau des territoires et des activités. Le GPSO constitue un « outil » pour construire un réseau entre le Midi-Pyrénées et l'Aquitaine sous la forme d'un triangle majeur de 250 kilomètres de côté (Bordeaux-Toulouse, Bayonne) intégrant au passage les villes moyennes que sont Agen, Montauban, ou Mont-de-Marsan.

Le GPSO va permettre aux territoires et agglomérations du Sud-Ouest de renforcer les synergies dans différents domaines et secteurs d'activités, constituant un levier pour le développement territorial.

Au sein des deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, le développement de l'axe garonnais constitue un enjeu fort pour la structuration de la vallée de la Garonne et du territoire GPSO. En effet, à l'échelle des deux métropoles, le GPSO permettra de rapprocher Bordeaux et Toulouse avec un temps de parcours qui sera de 1h00 contre 2h00 actuellement.

Le long de la Garonne, la LGV va compléter l'offre d'infrastructures de transport déjà conséquente (LGV, ligne ferroviaire classique avec ses multiples connexions latérales, autoroute A62 et itinéraire grand gabarit (qui « décroche » de l'axe de la vallée de la Garonne à partir de Langon pour relier Toulouse via les départements des Landes et du Gers).

En outre, la vallée de la Garonne ne se développe pas dans les mêmes proportions que d'autres grands axes fluviaux ; la vallée est plutôt déstructurée (l'urbanisation s'y est longtemps développée de manière non planifiée) et l'un des enjeux de la LGV peut-être de structurer et de mailler les villes petites et moyennes situées le long de ce corridor.

Enfin, le GPSO peut constituer un outil d'accompagnement de la croissance des flux déjà forte sur cet axe (Toulouse-Montauban et Bordeaux-Langon notamment). Pour répondre à cet enjeu, le programme du GPSO comprend l'aménagement des lignes existantes au sud-est de Bordeaux et au nord de Toulouse. Ainsi réunis dans un ensemble cohérent, ces aménagements permettront le développement de l'offre de transport régional par les TER et par la grande vitesse.

La connexion Toulouse-Pays basque sans passer par Bordeaux via le raccordement Sud-Sud présente un enjeu en termes de relations nouvelles et performantes qui pourront être établies entre le Sud aquitain et le midi-toulousain.

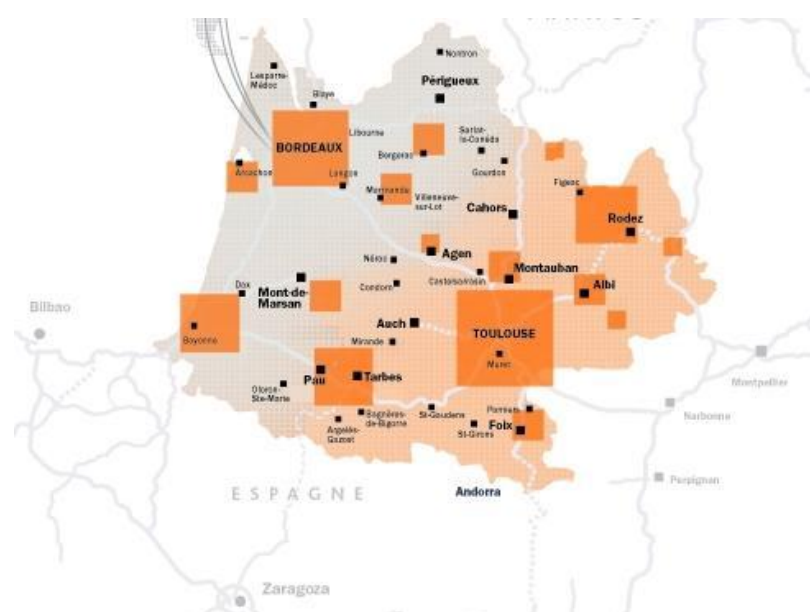
Cette nouvelle liaison ne doit pas conduire à réduire les services offerts aux voyageurs le long de la ligne existante du piémont pyrénéen (axe Toulouse-Lannemezan-Tarbes-Pau-Bayonne). Par ailleurs, la desserte de l'axe Tarbes - Lourdes - Pau étant améliorée grâce au GPSO, la coordination des TAGV (Train Apte à la Grande Vitesse) dans ces gares avec les TER sur l'axe du piémont pyrénéen devrait permettre de préserver son développement et diffuser les performances apportées par les lignes nouvelles le long de cet axe.

Renforcer les coopérations entre les acteurs des pôles de compétitivité et des clusters

Le territoire GPSO compte neuf pôles de compétitivité présents sur son espace. Le plus emblématique d'entre eux, «Aérospace Valley», fait partie des 6 pôles de compétitivité français labellisés «pôle mondial». Avec 506 membres actifs, c'est celui qui a la plus forte

implantation au sein du territoire GPSO en couvrant les deux régions et notamment Midi-Pyrénées avec les trois-quarts des établissements. Cette particularité en fait un symbole fort de ce périmètre et contribue à lui construire une cohérence économique et une identité industrielle et technologique forte. Il constitue le premier bassin d'emploi européen (120 000 emplois industriels et 8 500 chercheurs) dans le domaine de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués.

Lieux d'implantations des activités d'Aérospace Valley sur le territoire du GPSO



Source : www.aerospace-valley.com, 2012

Six « pôles nationaux » sont fortement implantés sur le périmètre du GPSO mais deux seulement couvrent «intégralement» son périmètre:

- Dans le domaine agricole et agro-industriel, le pôle de compétitivité« Agrimip Sud-Ouest Innovation » a été constitué. A l'image d'Aérospace Valley, ce pôle s'étend sur l'ensemble du territoire GPSO qui réunit un taux d'actifs agricoles deux fois supérieur à la moyenne nationale et un espace rural occupant 80% de son territoire. Les filières agricoles et agro-industrielles représentent 17% de la valeur ajoutée industrielle du Sud-

Ouest. Le pôle de compétitivité regroupe 259 membres actifs sur les deux régions du GPSO.

- En matière de biotechnologies et de santé, le pôle « Cancer Bio Santé » contribue au développement de produits et technologies innovants pour améliorer les soins en termes de lutte contre le cancer d'une part, et le soutien à l'innovation et à la création de valeur en bio-santé d'autre part ; ceci en jouant le rôle de catalyseur d'une bio-économie locale axée sur le développement de la filière « biotech et santé ». Ce pôle s'inscrit au sein des deux régions du territoire GPSO auxquelles est associé le Limousin. Le pôle regroupe 22 membres actifs plus des collectivités territoriales.
- Quatre autres pôles de compétitivité sont présents sur le territoire du GPSO mais ont une envergure moindre et sont principalement implantés en Aquitaine :
 - Xylofutur (ressources forestières ; 156 membres actifs sur les deux régions),
 - Prod Innov (agroalimentaire et produits pharmaceutiques),
 - Route des lasers (systèmes laser ; 101 membres actifs sur les deux régions),
 - Avenia : (écotechnologies et énergie liées au sous-sol (à Pau) ; 44 membres actifs sur les deux régions).

Enfin, deux pôles dont les sièges sont externes au territoire GPSO sont représentés en Midi-Pyrénées :

- Eau (évaluation et valorisation des ressources en eau grâce aux écotechnologies associées ; pôle à vocation mondiale piloté depuis le Languedoc-Roussillon et associant PACA et Midi-Pyrénées (à Tarbes) ; 13 établissements dans GPSO),
- Céramiques (matériaux et production de biens de consommation manufacturés ; pôle à vocation européenne piloté depuis le Limousin et associant le Centre et Midi-Pyrénées ; 5 établissements dans GPSO).

Ces dispositifs positionnent fortement les deux régions dans les domaines de l'aéronautique, de l'agroalimentaire, de l'industrie pharmaceutique, de la santé et des biotechnologies, et des ressources forestières. Ces pôles de compétitivité proposent des emplois à haute

valeur ajoutée, qui génèrent de nombreux déplacements professionnels particulièrement sensibles à la grande vitesse.

Par essence, un pôle de compétitivité réunit des forces de recherche, d'innovation et de production. Ils ont un rayonnement national et international et fonctionnent en réseau. Quel que soit leur territoire d'implantation, ces pôles de compétitivité concernent tout autant des territoires métropolitains tels que Toulouse et Bordeaux, que des villes petites et moyennes.

En parallèle de ces pôles de compétitivité, les entreprises mettent en place des clusters pour développer des projets innovants dans différents domaines (industries de la céramique, TIC, mécanique...).

Par ailleurs, le GPSO, par la proximité qu'il va créer entre Toulouse, Bordeaux, Bayonne et le Pays Basque espagnol va permettre de développer des liens plus étroits avec Saint Sébastien et Bilbao. Dans le domaine industriel seront notamment concernées l'industrie des énergies vertes (photovoltaïques ou éoliennes : Iberdrola est le premier producteur mondial d'éoliennes dont le siège social est à Bilbao et l'industrie liée à l'aéronautique (il existe un cluster aéronautique à Bilbao).

Ainsi, à travers l'amélioration des liaisons entre les pôles régionaux, notamment Bordeaux et Toulouse, le GPSO est destiné à améliorer les relations entre les différents acteurs qui composent les pôles de compétitivités et clusters, et ainsi permettre d'envisager une meilleure synergie entre les différents sites d'activités. L'amélioration des liaisons internationales devrait par ailleurs permettre aux différents pôles de bénéficier d'une meilleure visibilité et d'un rayonnement accru.

Développer des coopérations entre les établissements d'enseignement supérieur et de recherche

Avec respectivement 113 000 étudiants qui suivent des études supérieures en Aquitaine et 106 000 en Midi-Pyrénées, le territoire GPSO compte 220 000 étudiants au total, soit 1 pour 28 habitants en 2009 ; ce qui le place dans la moyenne nationale. Au regard des poids démographiques des régions, la part est plus élevée en Midi-Pyrénées (1 étudiant pour 23 habitants, soit le 6^{ième} rang national) qu'en Aquitaine (1 pour 30).

Le poids de la recherche est également plus important en Midi-Pyrénées avec 16 emplois dédiés pour 1 000 habitants contre 6 pour

1 000 en Aquitaine. Les deux régions se caractérisent par une forte volonté de donner un rôle important à la recherche privée avec 64% des emplois en Midi Pyrénées et 52% en Aquitaine. De manière générale les investissements liés à la recherche sont plus élevés en Midi-Pyrénées qu'en Aquitaine : le Crédit Impôt Recherche y est trois fois supérieur et la part du PIB consacrée aux dépenses intérieures de R&D atteint 4,2% (soit le premier rang français, pour une moyenne nationale à 2,1%) contre 1,3% en Aquitaine.

Les deux régions se caractérisent aussi par une très forte concentration des sites d'enseignement supérieur et de recherche dans les capitales régionales. Côté toulousain, la structuration du PRES (Pôles de Recherche et d'Enseignement Supérieur) et l'opération Campus apparaissent comme de bonnes opportunités pour donner un positionnement international plus fort à la région. Côté aquitain, les grands établissements d'enseignement supérieur bordelais sont rassemblés en PRES et l'Opération Campus dynamisera l'un des plus grands campus européens.

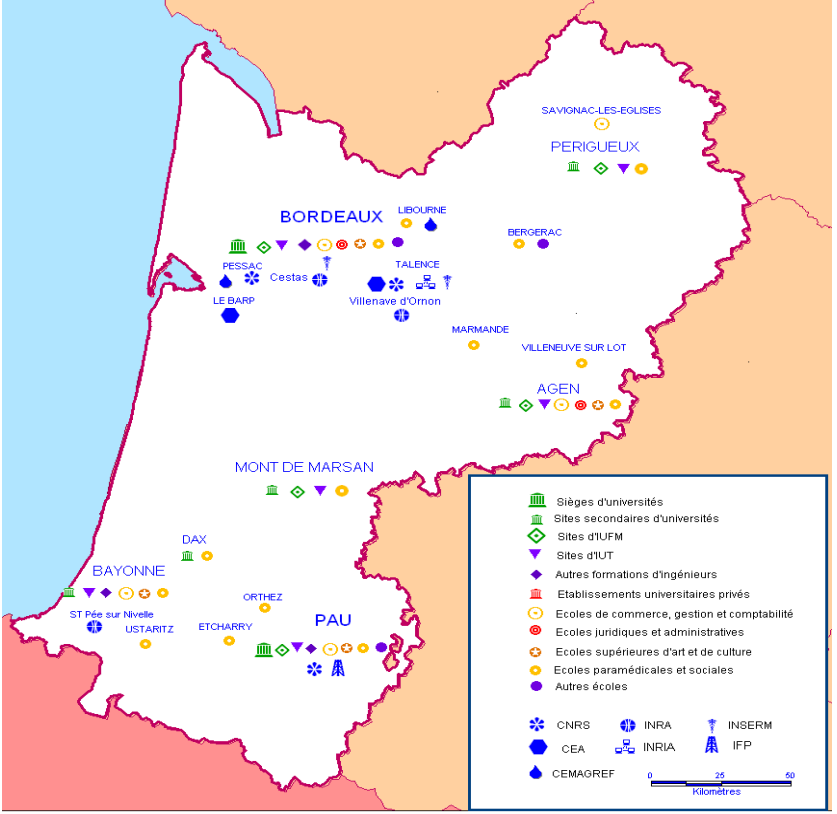
L'université de Bordeaux a été sélectionnée parmi les 3 premiers campus d'excellence de rang mondial avec 11 pôles d'excellence au sein des laboratoires spécialisés, spécifiques aux activités industrielles de la région. Cette université a été également lauréate des investissements d'avenir pour son opération campus et six projets de recherche ont des équipements d'excellence (EquipEx).

L'Aquitaine se caractérise aussi par la présence d'un deuxième site régional avec l'Université de Pau et des Pays de l'Adour (UPPA) qui collabore plutôt bien avec les territoires hispaniques. La perspective d'un PRES Aquitain entre l'Université de Bordeaux et l'UPPA est aussi une opportunité d'offrir une meilleure visibilité européenne de la région en matière de formation et de recherche.

À l'échelle du territoire GPSO, toutes les agglomérations desservies par une gare LGV disposent actuellement d'au moins deux sites d'implantations d'établissements d'enseignement supérieur ou de recherche. Dès lors, tout comme pour les pôles de compétitivité et les clusters, un renforcement des synergies entre les différents sites d'implantations des établissements est possible, tout comme un renforcement des coopérations entre les différentes universités dont les sièges se trouvent à Toulouse, Bordeaux, Pau (Université de Pau et des Pays de l'Adour) et Albi (Centre universitaire Jean-François

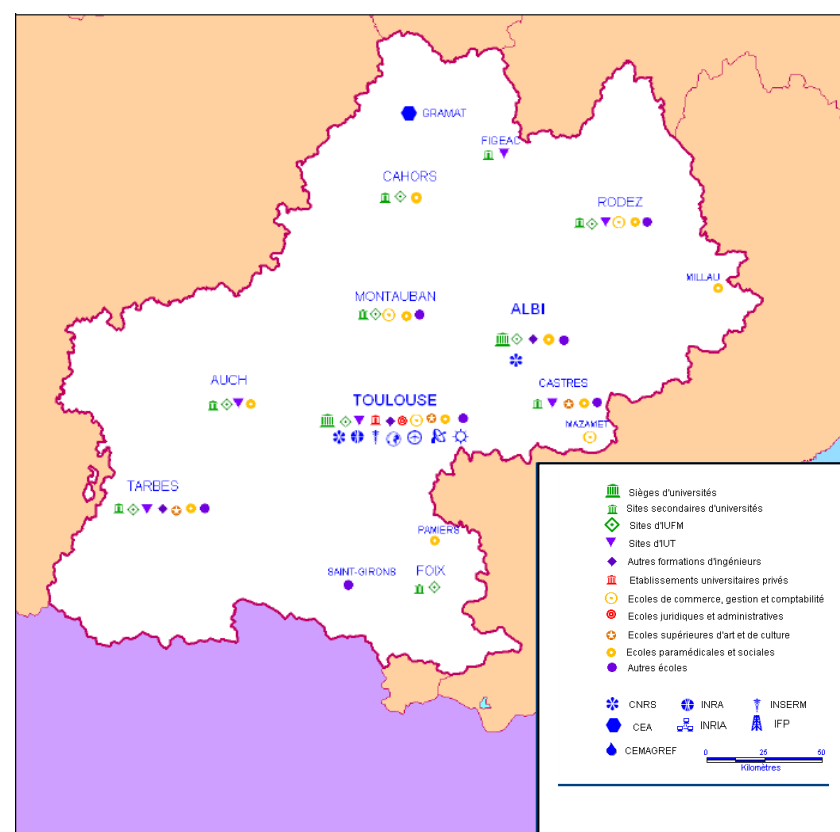
Champollion rattaché aux universités toulousaines mais dont le siège social se situe dans la Préfecture du Tarn).

Implantation des principaux établissements d'enseignement supérieur et organismes de recherche en Aquitaine



Source : Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, STRATER Diagnostics Aquitaine et Midi-Pyrénées, avril 2011

Implantation des principaux établissements d'enseignement supérieur et organismes de recherche en Midi Pyrénées



Source : Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, STRATER Diagnostics Aquitaine et Midi-Pyrénées, avril 2011

Renforcer le niveau d'équipement des agglomérations

En matière d'équipements, les pôles de Toulouse et Bordeaux constituent des relais pour couvrir l'ensemble du territoire GPSO. En effet, ces deux villes disposent d'un ensemble d'équipements métropolitains tels qu'un aéroport, un CHRU et plusieurs universités regroupées au sein de PRES. Les gares TGV renforceront encore le niveau d'équipement de ces deux métropoles.

Les pôles secondaires tels que Bayonne, Pau, Tarbes, Montauban et Agen disposent également de certains équipements et polarisent de manière importante le territoire. A terme, Mont-de-Marsan, qui disposera de sa propre gare LGV, devrait également connaître une augmentation de son niveau d'équipement. Ces territoires sont donc au cœur de forts enjeux en termes de desserte TGV.

La nouvelle accessibilité LGV des agglomérations renforcera la vocation régionale des équipements existants mais également des équipements à caractères culturel, économique, touristique actuellement en projets. Parmi ces derniers, il est possible de citer le futur parc des expositions de dimension européenne à Toulouse ou encore le nouveau stade ou la Cité mondiale du Vin qui seront prochainement construits à Bordeaux.

- **Un enjeu de diffusion de la croissance et des effets de la grande vitesse par le développement des infrastructures et des services de transport**

Transport de voyageurs

Le GPSO est pris en compte par les régions concernées et s'inscrit donc dans les schémas de développement, en particulier les schémas de transport. Afin d'assurer une desserte des territoires éloignés du tracé GPSO (villes moyennes telles qu'Albi, Auch, Cahors, Marmande, Rodez ou Périgueux, ainsi que les espaces ruraux), de nombreux projets d'amélioration des services ferroviaires connexes sont à l'étude ou déjà programmés. Les deux régions envisagent d'améliorer leur offre TER sur certaines lignes (Toulouse-Albi par exemple), et en Aquitaine, des services régionaux à grande vitesse, SRGV, sont planifiés. Certains territoires, tels que le Tarn-et-Garonne (via le Conseil général) mènent également une réflexion pour réorganiser leur schéma de transport voyageur « bus » en prenant en compte le projet GPSO.

Il existe donc sur le territoire GPSO une volonté d'organiser les systèmes de transport pour se rabattre vers les gares LGV par les modes ferroviaires ou routiers et ceci à plusieurs niveaux : amélioration ou création d'infrastructures, réorganisation de réseaux de transports routiers ou ferroviaires, mise en place de nouveaux services...

L'ensemble de ces éléments implique de forts enjeux en matière d'inter modalité, de continuité des services offerts, de cadencement des réseaux (plus la lecture des offres de transport sera lisible pour les usagers, plus le report modal vers le train sera aisé) et d'organisation globale de la chaîne de transports.

Pour les usagers, il existe aussi un enjeu d'accessibilité financière aux services ferroviaires qui seront proposés sur le tracé du GPSO.

Transport de marchandises

En matière de transport de marchandises, la position concurrentielle du fret ferroviaire dans la région est handicapée par le passage de la frontière espagnole avec des écartements de voies différents, mais aussi par les capacités disponibles et les services offerts en France. Les départements du GPSO génèrent principalement des échanges de fret internes aux territoires, à l'exception de la Gironde où les échanges extérieurs dépassent les échanges internes.

Au sein du territoire GPSO, la majeure partie du trafic fret est organisée le long des axes principaux de transport voyageurs:

- Bordeaux-Dax-Hendaye
- Bordeaux-Agen-Montauban-Toulouse
- Dax-Pau-Tarbes-Toulouse

L'analyse du trafic routier (mode principal pour le fret dans les territoires GPSO) indique que les principaux départements générateurs de trafic fret sont également ceux où sont localisées les principales zones industrielles et commerciales : la Gironde, la Haute-Garonne et les Pyrénées-Atlantiques. Les Landes génèrent d'importants trafics en comparaison du faible espace dédié à des activités industrielles et commerciales. Les trafics fret de ce département sont en majorité générés par des activités agricoles (céréales) et forestières.

Les axes Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse ne présentent pas les mêmes enjeux en termes de fret ferroviaire. L'axe Bordeaux-Toulouse accueille des trains entiers tandis que l'axe Bordeaux-Espagne accueille du transport combiné. En outre, le trafic ferroviaire de fret est plus important sur le tronçon Bordeaux-Espagne (trafic international) que sur la ligne Bordeaux-Toulouse (trafic essentiellement généré par des échanges nationaux). Le GPSO prévoit la réalisation d'une ligne mixte pour Bordeaux-Espagne (ce qui permettra de décharger la ligne classique et d'éloigner les nuisances du cœur des agglomérations), alors que sur Bordeaux-Toulouse la LGV sera uniquement dédiée au trafic voyageur (ce qui libèrera des sillons sur la ligne classique pour le fret). La possibilité de mise en place d'une offre de fret ferroviaire rapide n'est envisagée que sur l'axe Bordeaux - Espagne.

Dans une perspective de contribution du GPSO au développement du transport ferroviaire de marchandises, il existe un enjeu en termes de connexion du réseau ferroviaire avec les ports et plateformes logistiques. Les principaux ports français du territoire GPSO sont ceux

de Bordeaux et Bayonne (avec une dynamique de développement plus importante pour ce dernier), mais leurs dimensions ne sont pas comparables à celles des ports espagnols. Or, la compétitivité du trafic maritime est primordial, avec pour enjeu le «merroulage» qui peut contribuer, à l'instar des autoroutes ferroviaires, à alléger le trafic de camions dans les Pyrénées et sur l'axe Bayonne-Bordeaux. Il s'agit d'ailleurs d'un objectif national de l'Etat repris par le SRIT d'Aquitaine. Le port de Bayonne accueille tout type de trafic et se situe à l'intersection des deux autoroutes A63 vers Bordeaux et l'Espagne, et A64 reliant Bayonne à Pau et Toulouse. Il est également directement relié au réseau ferré européen par la ligne ferroviaire reliant Bordeaux à Saint-Sébastien, et la plateforme de transport combiné de Bayonne-Mouguerre (qui dispose d'un embranchement fer) se situe sur le centre européen de fret de Bayonne. De plus, l'axe Toulouse-Montauban constitue un important centre logistique du Sud-Ouest avec pas moins de trois plateformes logistiques : Eurocentre (qui dispose de l'implantation d'un port sec du Port de Barcelone : le Terminal Maritime de Toulouse), Albassud 2, et Grand Sud-Logistique. Ces différentes plateformes sont embranchées fer sur les axes Toulouse-Bordeaux et Toulouse-Paris (via Limoges).

Au-delà des enjeux de connexion du réseau ferré avec les ports et plateformes logistiques et de l'augmentation des capacités des infrastructures que va permettre GPSO, il existe des enjeux en matière de développement du fret par chemin de fer afin qu'il puisse devenir concurrentiel à la route et l'aérien¹⁰. Au final, l'accroissement global de la capacité ferroviaire et la séparation des flux selon leurs vitesses/arrêts permettront la croissance globale de l'offre ferroviaire.

Pour le GPSO à proprement parler, et afin d'assurer un report modal de la route vers le fer, l'enjeu est bien celui de l'utilisation par les transporteurs de l'infrastructure (soit la ligne mixte sur Bordeaux-Espagne soit la ligne classique sur Bordeaux-Toulouse) et des sillons disponibles.

Le développement des réseaux et services numériques

Le développement des réseaux et services liés au Haut et Très-Haut-Débit (THD) peut constituer, en parallèle du développement du réseau

¹⁰ Il existe d'autres enjeux (juridiques et réglementaires, fiscaux et financiers...) liés au développement du fret ferroviaire mais qui ne concernent pas spécifiquement le territoire du GPSO.

de transport, un enjeu fort pour développer les coopérations et échanges immatériels entre agglomérations et permettre aux territoires plus éloignés des grandes concentrations urbaines de s'insérer dans ces coopérations. A ce titre, et afin d'assurer un aménagement numérique cohérent de leurs territoires respectifs, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées montent une Stratégie de Cohérence Régionale d'Aménagement Numérique (SCORAN). La SCORAN de l'Aquitaine est validée depuis juillet 2010, celle de Midi Pyrénées est encore en cours de réalisation.

Au-delà des aspects évoqués précédemment, les technologies numériques sont facilitatrices en matière d'accès aux services et à l'information, et ont également des répercussions en termes de pratiques de mobilité. Il existe ainsi un véritable enjeu de développement des prestations numériques pour accompagner les services ferroviaires qui seront proposés par GPSO (horaires des trains, fréquences, intermodalité avec les autres modes de transport...). L'enjeu porte sur l'intégration des services TGV qui seront proposés sur le tracé du GPSO et au-delà, dans les systèmes d'information multimodaux des opérateurs de transports urbains et régionaux. Parallèlement, les systèmes d'information de la SNCF (et/ou autre opérateur ferroviaire le cas échéant) liés au réseau TGV devraient pouvoir intégrer les informations voyageurs provenant des opérateurs de transport urbains et régionaux.

• Un enjeu de développement des territoires par la mise en valeur des patrimoines

Un des enjeux porte sur la capacité de GPSO à participer au renforcement de l'attractivité du territoire liée à la qualité et à l'exploitation de ses patrimoines sans accentuer les pressions sur l'environnement. GPSO apparaît comme un révélateur potentiel de richesses.

Diversifier les sites touristiques de qualité

Les principaux flux touristiques du territoire sont liés au tourisme balnéaire. Le GPSO offre un moyen de compléter cette offre par d'autres types de tourisme davantage respectueux du patrimoine naturel et culturel et créateurs de nouveaux emplois.

- Conforter le développement du tourisme de plein air et de loisir
Les grands ensembles naturels et paysagers du territoire offrent un support très attractif pour le tourisme de plein air et de loisir. En effet, un grand nombre de touristes viennent dans le Sud-Ouest à la recherche de sensations fortes (à travers les sports de glisse, les randonnées en haute montagne, les parcours de kayak, etc.) et de grands espaces naturels apaisants. L'enjeu est ici de promouvoir le développement d'un secteur touristique lié aux activités de plein air tout en gérant leur fréquentation et leur impact éventuel sur les milieux naturels.
- Promouvoir le tourisme culturel
Mis à part les lieux de loisir et de détente, le territoire est doté d'une grande richesse culturelle et patrimoniale, liée à la fois aux sites classés par l'UNESCO, aux monuments et sites historiques aux cultures locales et à la gastronomie. Dès lors que la desserte ferroviaire du territoire sera améliorée, ce sont autant de secteurs touristiques à développer sur l'ensemble du territoire.

Rendre accessibles et visibles les filières agricoles, viticoles, sylvicoles

- Mettre en valeur les produits régionaux de qualité :
Le projet GPSO présente une opportunité de rendre encore plus visible et accessible la grande variété de produits gastronomiques et œnologiques de qualité qui sont associés à l'image du territoire. Toutefois, afin de promouvoir ces activités, il est essentiel de les prendre en compte dans le cadre du GPSO, et notamment celles situées à proximité directe du tracé. Ainsi, les Appellations d'Origine Contrôlées (AOC) couvrent des surfaces particulièrement vastes. Le piment d'Espelette est récolté sur 8 communes du Pays Basque, dont deux particulièrement concernées par le GPSO (Ustaritz et Saint-Pée-sur-Nivelle), tandis que l'appellation Ossau-Iraty, issue d'une tradition pastorale ancienne, s'applique à de nombreuses communes des Pyrénées-Atlantiques.

En ce qui concerne les vignobles AOC, ceux de Pessac-Léognan et des Graves (Bordeaux Supérieur) en Gironde, de Buzet et Brulhois dans le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne et de Fronton en Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne se situent à proximité du tracé GPSO.

Il existe également de nombreuses Indications Géographiques Protégées (IGP) particulièrement concernées par le GPSO (le bœuf bazadais, et de Chalosse, la volaille des Landes, de Gascogne et du Gers, le jambon de Bayonne, le canard à foie gras, l'asperge des Landes, l'agneau de Pauillac, le pruneau d'Agen et le kiwi de l'Adour). L'enjeu est alors de faire du projet GPSO un atout pour ces activités qui devraient profiter d'une meilleure visibilité.

- Étendre l'attractivité des produits locaux grâce à une meilleure diffusion :
Le projet GPSO représente aussi l'occasion d'encourager les acteurs locaux à promouvoir l'utilisation du transport ferroviaire pour les produits agricoles et sylvicoles.

Mettre en valeur les paysages emblématiques, préserver les paysages identitaires et intégrer les ouvrages sur le territoire

Le projet GPSO présente une opportunité de mettre en valeur les paysages emblématiques qui font partie intégrante de l'attractivité du territoire. Il pourra par exemple les révéler à travers un travail sur les points de vue offerts aux voyageurs. Une attention a ainsi été accordée au travail d'intégration du tracé dans les grands ensembles paysagers afin de maintenir leur qualité et leur intégrité.

Une prise en compte des spécificités des paysages directement traversés par le GPSO

Trois grands ensembles paysagers doivent être plus particulièrement considérés :

- Le grand territoire multifacettes de la Garonne composé des vignobles des Graves, des plaines de la Marche, du Bazadais et du Queyran, des vastes espaces agricoles de la Garonne agenaise, des coteaux de Gascogne, et de la Garonne des terrasses.
- Le vaste espace homogène, des Landes avec son massif forestier, les vallons du Marsan, les collines de la Chalosse, et les dunes et arrières-dunes du littoral landais.
- L'ensemble du Pays Basque, d'une superficie relativement restreinte, composé d'une mosaïque dense et complexe d'éléments paysagers, tels que les vallées et les coteaux de l'Adour, les nives et la Nivelle, et les collines agricoles de l'Untxin.

• Un enjeu de protection des patrimoines

Respecter le patrimoine naturel et culturel remarquable

- Une limitation des impacts négatifs sur la faune et la flore protégée :
Le territoire GPSO est doté d'une grande qualité et d'une grande diversité de faune et de flore qui présentent un intérêt au niveau international, et notamment un grand nombre d'espaces naturels remarquables protégés. L'enjeu porte sur leur prise en compte tout au long de l'élaboration et la réalisation du projet. De par les études qui y sont associées, le GPSO est une opportunité pour compléter la connaissance de ces patrimoines naturels et les mettre en valeur dans les perspectives d'aménagement et de développement des territoires.

- Un encouragement au développement urbain plus respectueux des espaces naturels et agricoles : limiter le morcellement des espaces naturels et agricoles.

L'infrastructure du GPSO va également traverser des espaces naturels agricoles. La prise en compte de son intégration dans les projets d'aménagement permettra de limiter les effets de coupure sur les territoires en rétablissant les franchissements écologiques et en évitant la fragmentation des milieux naturels et agricoles. L'impact de l'infrastructure sur certaines parcelles agricoles a été anticipé et tout sera mis en œuvre pour éviter de porter atteinte au bon fonctionnement de l'activité agricole.

- Encourager la nature en ville

À l'échelle du Grand Sud-Ouest, le projet GPSO est un projet à forte ambition environnementale dont une des finalités est d'assurer un report modal du routier vers le ferroviaire. Comme le projet «Grenelle», il contribue à la prise en compte de l'environnement dans les domaines de la mobilité et de l'aménagement.

À ce titre, l'enjeu est aussi de limiter dans chacun des espaces de cohérence l'étalement urbain et d'user d'une gestion raisonnée de l'espace notamment autour des agglomérations. La montée en puissance des gares (nouvelles ou existantes) doit pouvoir susciter le développement des territoires desservis en veillant à ne pas aggraver l'étalement urbain et en garantissant la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers. Cette ambition doit promouvoir également la progression de la nature en ville.

Promouvoir un cadre de vie de qualité

- Une anticipation du changement climatique par l'encouragement des déplacements alternatifs à la voiture et le développement d'un service interurbain en complément de la LGV.
Pour accompagner le report modal induit par le GPSO de la voiture vers le fer, l'enjeu consiste à coordonner offre ferroviaire LGV et desserte locale pour une utilisation optimale des transports par le train. Le projet doit aussi conforter l'intermodalité et le développement de réseaux de transports publics urbains et interurbains. Les gares nouvelles ou existantes doivent être les supports de cette organisation multimodale.

- Une limitation des nuisances sonores

À l'échelle du Grand Sud-Ouest, le GPSO va desservir ou traverser des espaces urbains. Que ce soit pour le transport de marchandises ou de voyageurs, cette infrastructure va avoir un impact du point de vue paysager et sonore. L'enjeu est de prendre en compte ces nuisances sonores à l'échelle de chacun des espaces de cohérence, de les anticiper et de les gérer afin de faire du projet GPSO un projet intégré.

• La réalisation du GPSO : vers de nouveaux enjeux de gouvernance aux échelles régionales et inter-régionales

Au regard des différents enjeux traités précédemment, le GPSO va redessiner la géographie du Sud-Ouest de la France : cette nouvelle organisation spatiale entraîne des enjeux liés à la gouvernance des territoires et à l'élaboration de nouvelles politiques publiques. En effet, les nouvelles proximités entre les territoires permises par le GPSO vont probablement redéfinir les relations qu'entretiennent les territoires entre eux. Ces nouveaux rapports territoriaux induisent des enjeux de coopérations institutionnelles (notamment entre les Régions) qui dépassent les logiques de périmètres administratifs et répondent aux enjeux des réalités territoriales.

Les nouvelles gares LGV et les projets urbains qui vont les accompagner vont conforter l'attractivité des pôles desservis et notamment des principaux pôles métropolitains tels que Toulouse, Bordeaux ou la Côte basque. L'enjeu consiste à étendre cette

attractivité jusqu'aux villes moyennes et aux territoires les plus éloignés afin qu'ils puissent bénéficier de cette croissance.

Ainsi, il existe un véritable enjeu de renforcement des coopérations métropolitaines dans les domaines du développement économique, de l'enseignement supérieur et de la recherche, ainsi qu'en matière d'accès aux grands équipements structurants. En améliorant l'accessibilité des principales agglomérations, le GPSO peut constituer un levier de renforcement de ces coopérations. Néanmoins, afin d'assurer une diffusion plus large des effets potentiels du GPSO sur le développement des coopérations, notamment pour les villes et territoires ruraux éloignés du tracé, l'enjeu lié au rabattement des réseaux de transports départementaux et régionaux vers les gares LGV est réel.

2.2.3. Les perspectives d'aménagement et de développement exprimées dans les documents stratégiques en Aquitaine et en Midi Pyrénées

Les schémas des Région Aquitaine et Midi Pyrénées intègrent d'ores et déjà des problématiques territoriales liées à l'organisation urbaine. Ils affichent des ambitions sur le positionnement stratégique à l'échelle nationale et européenne, le maillage des territoires et l'organisation des réseaux de transport mais aussi la préservation de l'environnement et la mise en valeur des atouts patrimoniaux comme facteur de développement économique.

- **Les projets en région Aquitaine identifiés dans le cadre des dispositifs de contractualisation et de planification**

Le **Contrat de Projets État Région (CPER)**, signé en mars 2007 entre l'État et le Conseil Régional d'Aquitaine, a engagé des financements à hauteur de 1,3 milliard d'euros pour dix grands projets contractualisés sur la période 2007-2013.

Ils sont orientés vers quatre grands défis :

- l'emploi et la modernisation du tissu industriel et économique,
- le report modal et les transports,
- la préservation de l'environnement et du cadre de vie,
- la cohésion entre les territoires aquitains.

Le grand projet n°6 dédié au développement du transport ferroviaire de voyageurs et du fret ferroviaire et maritime affiche trois objectifs phares :

- permettre à l'Aquitaine de s'inscrire dans un positionnement européen en accompagnant la réalisation de projets ferroviaires d'envergure, notamment la LGV Tours-Bordeaux et le GPSO vers Toulouse et l'Espagne,
- renforcer l'attractivité du transport ferroviaire pour les voyageurs aquitains, avec l'aménagement de pôles d'échanges adaptés et avec la modernisation des lignes existantes,
- Limiter l'augmentation du trafic poids lourds : briser le « mur de camions » sur le corridor atlantique en limitant l'augmentation du trafic poids lourds en transit sur l'axe nord-Sud, par un accroissement de la part du ferroviaire et du maritime assurant le transport marchandises longue distance.

Ces ambitions s'appuient sur des stratégies d'investissement structurantes :

- la réalisation de lignes nouvelles ferroviaires à haute performance (les LGV),
- l'amélioration du corridor ferroviaire atlantique par le biais : de la suppression du bouchon ferroviaire nord de Bordeaux, de l'augmentation de la capacité de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye en attendant la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, ainsi que de la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire performant entre le Sud du bassin parisien et la frontière espagnole,
- le développement du report modal des marchandises sur le corridor atlantique (création de plateformes multimodales entre le ferroviaire, les infrastructures routières et maritimes),
- la modernisation des voies ferrées d'intérêt régional : améliorer la disponibilité de certaines voies TER, notamment en secteur périurbain ; aménagement des principaux pôles d'échange de voyageurs vers plus d'intermodalité.

État d'avancement du CPER Aquitaine au 31 décembre 2011 et « contributions » de la Région à la réalisation du GPSO

Au 31 décembre 2011, le montant des engagements financiers liés au CPER s'élevait à 958 688 millions d'euros soit 74,6 % du montant total contractualisé. Parmi les dix grands projets engagés, les taux d'exécutions conjoints État et Région étaient les suivants : « pôles de compétitivités » (77,9 %), « Recherche et Transfert de technologie » (79,6 %), « Vie étudiante et enseignement supérieur » (75 %), « Mutations économiques » (126,8% ; chiffre qui s'explique par l'engagement de crédits revus à la hausse par la Région), « Compétitivité des filières forêt-bois et agricoles » (71,7 %), « Transport ferroviaire, fret ferroviaire et maritime, LGV » (64 %), « Environnement » (84,2 %), « Patrimoine naturel et culturel » (102 %), « Littoral » (52,5 %), et « Cohésion sociale et développement équilibré des territoires urbains » (64,7 %).

Le **Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)** fixe les ambitions du Conseil Régional pour l'Aquitaine à l'horizon 2020.

Celui-ci propose un scénario fédérateur et volontariste d'une région organisée en mosaïques hiérarchisées fonctionnant en réseaux, qui devra répondre à cinq défis eux-mêmes déclinés en 28 orientations stratégiques :

- mieux vivre en Aquitaine (insertion, formation, habitat, santé...)
 - Accès aux centres-villes, accessibilité aux services publics, desserte des bassins d'emplois et de vie, développement de l'inter modalité, renouvellement urbain, « modèle aquitain d'aménagement urbain et de développement de l'habitat »,
- dessiner les nouvelles frontières du développement économique et social : domaines d'excellence, pôles de compétitivité, valorisation de l'agriculture et agroalimentaire, le tourisme, fonctions métropolitaines, partenariats économiques entre collectivités, soutien aux entreprises...
- relever le défi des échanges, des transports et de la logistique : connexions européennes, mise à niveau des grandes infrastructures (TGV, TER, ports...), performance numérique,
- valoriser les territoires, garantir la qualité des espaces : maîtrise de l'étalement urbain, consommation d'espace, préservation des milieux. Mise en œuvre des outils de planification, équilibre de l'armature urbaine et réseau

métropolitain permettant de maximiser les facteurs d'attractivité économique et la redistribution avec effets d'entraînement sur tout le territoire dans une dimension européenne, vitalité rurale, patrimoine et paysages, biodiversité, maintien de l'activité agricole dans les zones de tension foncière, préservation de la ressource en eau, politique énergétique...

Promouvoir une action régionale efficace et partenariale : soutien d'actions conditionnées aux objectifs de développement durable, équité et cohésion sociale, développement des SCOT et organisation des inter-SCOT, ingénierie territoriale, capitalisation d'expériences... L'élargissement des échelles de référence demande la mise en place de logiques de complémentarités à des niveaux inter-régionaux : réalisation d'économies d'échelle et mutualisation, densification des échanges économiques de proximité, réalisation d'équipements structurants. Cela permettra la mise en œuvre de véritables complémentarités économiques et logistiques. La région souhaite aussi se positionner comme l'un des pôles d'échanges de niveau européen et international, en poursuivant les efforts pour réaliser et remettre à niveau les grands réseaux d'infrastructures (TAGV, autoroute ferroviaire atlantique, réseau TER, maillage régional routier, ports et cabotage maritime...). En outre, elle juge nécessaire d'achever le réseau de plateformes multimodales (offre diversifiée de modes de transport disponibles sur un même lieu) permettant de concrétiser l'objectif de développement de l'intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transport) et de concilier ainsi efficacité du transport, respect de l'environnement et équité dans les déplacements pour un aménagement équilibré.

Le **Schéma Régional d'Infrastructures des Transports et de l'Intermodalité (SRIT)** représente le volet mobilités du SRADDT.

Il illustre les grandes orientations en matière d'investissement en infrastructures à partir desquelles les collectivités territoriales et l'État se sont engagés pour les 20 prochaines années.

Ce schéma répond à quatre grands défis :

- des enjeux environnementaux : préserver des cadres de vie et des ressources naturelles par des comportements plus vertueux et des impacts réduits des modes de transports,
- les enjeux de compétitivité et d'attractivité : remettre les solutions de transports comme moteur du dynamisme économique régional,
- les enjeux de cohésion sociale et territoriale : ne plus faire de la question des mobilités un facteur d'inégalités entre les populations et les territoires,
- les enjeux de pilotage : clarifier les modes de gouvernance et de financement pour mieux associer les acteurs du transport et de l'urbanisme.

Les coûts d'investissements sur la région (toutes maîtrises d'ouvrage confondues) sont estimés à 14 milliards d'euros pour 2010-2020 et 9 milliards d'euros pour la décennie suivante. Plus des trois quarts seront consacrés au mode ferroviaire.

- **Les projets en région Midi-Pyrénées identifiés dans le cadre des dispositifs de contractualisation et de planification**

Le contrat de projets État/Région 2007-2013.

Le CPER 2007-2013 signé entre la Région Midi-Pyrénées et l'État en décembre 2007, et dont le montant des investissements s'élève à 1,12 milliard d'euros, décline ses ambitions à trois niveaux :

- encourager l'émergence du Sud-Ouest européen en affirmant cet espace de coopération comme nouveau pôle d'équilibre de l'Europe élargie,
- articuler les grands projets du CPER avec la stratégie mise en œuvre au titre des programmes régionaux soutenus par les fonds européens au cours de la période 2007-2013,
- faire du volet territorial du CPER un outil qui prend sa mesure dans l'étendue et la diversité de l'espace régional, comme dans la complémentarité de ses territoires.

Afin d'assurer la mise en œuvre de cette stratégie, le CPER 2007-2013 se décline à travers 10 projets qui se caractérisent par :

- la volonté de promouvoir l'emploi en renforçant la compétitivité du tissu économique et le capital humain,
- l'accroissement du potentiel de recherche et d'enseignement supérieur,
- la priorité accordée au développement du réseau de transport ferroviaire, aussi bien national (LGV) que régional (TER),
- la préservation et la valorisation du capital environnemental, culturel et patrimonial, éléments forts de l'attractivité régionale,
- le développement solidaire et équilibré de Midi-Pyrénées (notamment à travers un volet territorial qui soutient les initiatives locales).

En particulier, le projet n°4, intitulé « le développement du réseau de transport », ne traite que du ferroviaire ou d'intermodalité en gare. La région Midi-Pyrénées est ainsi engagée dans un processus sans précédent de modernisation et de développement de son réseau ferroviaire. A ce titre, le CPER prend en compte les différentes échelles des déplacements en Midi-Pyrénées :

- à l'échelle nationale et européenne, le CPER prépare l'arrivée de la LGV Bordeaux-Toulouse de manière à relier la capitale

régionale à Paris et aux réseaux européens (Le CPER a été mobilisé pour garantir la réalisation des études préliminaires et Avant-Projet Sommaire (APS) de la LGV Bordeaux-Toulouse, ainsi que pour financer une partie des études de la mise à quatre voies du tronçon Matabiau - Saint-Jory),

- à l'échelle régionale, le CPER prévoit d'améliorer le transport régional de voyageurs et de proposer une offre de service performante,
- à l'échelle locale, le CPER doit accompagner l'émergence de nouveaux pôles multimodaux qui permettent d'accroître l'usage des transports en commun au sein des villes moyennes de Midi-Pyrénées.

État d'avancement du CPER Midi-Pyrénées au 31 décembre 2011 :

Au 31 décembre 2011, le montant des engagements financiers liés au CPER s'élevait à 862 millions d'euros, soit un taux d'avancement de près de 77% du montant total contractualisé (supérieur à l'objectif théorique de 71,45% après quatre années d'exercice). Pour l'État, le taux d'engagement s'élève à 71% (371 millions d'euros) et pour la Région ce taux est de 77% (491 millions d'euros).

Parmi les dix grands projets engagés, les taux d'exécutions sont les suivants : «Le soutien de la compétitivité économique régionale» (engagement de 78% pour l'État et de 91% pour la Région¹¹), «Le renforcement de l'effort de recherche et la modernisation des structures d'enseignement supérieur» (le taux d'engagement conjoint État-Région est de 79%), «Le soutien des compétitivités des filières agricoles et forestières» (taux d'engagement conjoint de 79%), «Le développement du réseau de transport» (taux d'engagement conjoint de 76%), «Le plan climat régional» (taux d'engagement global de 85,6%), «Le plan régional de restauration du bon état des eaux» (taux d'engagement global de 39%), «Le plan régional de prévention des risques» (taux d'engagement de 43% pour l'État et de 54% pour la Région), «Le réseau régional des infrastructures écologiques» (taux d'engagement global de 84%), «L'accompagnement des mutations économiques et le développement des ressources humaines» (taux d'engagement conjoint de 58%), «Les équipements culturels et patrimoniaux» (taux d'affectation global de 78%).

¹¹ *L'écart d'engagement constaté se rééquilibre d'une année sur l'autre pour les pôles de compétitivité qui représentent 78% des crédits contractualisés du projet 1 «Le soutien de la compétitivité économique et régionale»*

Concernant le volet territorial, son montant contractualisé s'élève à 113,1 millions d'euros : 41,8 millions d'euros (dont 16,7% de FNADT) financés par l'Etat et 71,3 millions d'euros de crédits Région. Il enregistre fin 2011 un taux d'engagement global de 86% (soit un taux sensiblement supérieur à l'objectif des 71% fixé pour la fin d'année 2011).

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable (SRADDT) et son volet «infrastructures et transports », le SRIT.

Le SRADDT, après un diagnostic dynamique de la Région Midi-Pyrénées, présente trois scénarios de développement pour la région :

- le scénario « Tendanciel » : poursuite des évolutions de ces 10 dernières années sur le territoire régional due à la très forte attractivité, avec les conséquences attendues de poursuite de l'étalement urbain et une concentration accentuée de la croissance dans l'agglomération toulousaine,
- le scénario « Vulnérabilités et Périls » : variante du précédent qui montre comment, malgré des années d'attractivité, les territoires se sont révélés avec des vulnérabilités mettant en péril leur développement,
- le scénario « Souhaitable » : présente un développement qui permet de conserver l'attractivité du territoire en évitant les périls.

Afin de tendre vers le scénario de développement « souhaitable », la charte du SRADDT s'articule autour de quatre axes qui sont les suivants :

- aménager l'espace régional pour un développement équilibré et une gestion raisonnée des ressources,
- soutenir un développement garant de la qualité de vie et de la cohésion territoriale,
- renforcer le rayonnement de Midi-Pyrénées (notamment au niveau international),
- développer la solidarité entre les acteurs du développement de Midi-Pyrénées.

Dans ce contexte de scénario de développement, le SRIT fixe quatre enjeux majeurs qui tracent les grandes orientations de la politique de déplacement des personnes et des marchandises sur le territoire régional :

- mieux positionner Midi-Pyrénées dans le réseau des Régions européennes,
- favoriser les synergies entre les territoires de Midi-Pyrénées,
- favoriser une mobilité durable,
- optimiser le transport durable de marchandises (même, si la Région n'a pas compétence pour le transport ferroviaire de marchandises, elle reste néanmoins attentive « à son maintien et à son développement sur le territoire »).

Au-delà des documents de planification, la Région Midi-Pyrénées considère que la LGV Bordeaux-Toulouse est une étape dans la perspective de la liaison complète à grande vitesse entre Atlantique et Méditerranée. En outre, la Région considère que face à d'éventuels déséquilibres que pourrait engendrer la LGV au profit de territoires directement desservis, il est important de maintenir la solidarité territoriale entre les différents territoires régionaux. La révision du SRADDT traduira également la volonté de la Région d'aller plus loin en matière de spatialisation des actions, et ce, afin de mieux prendre en compte les spécificités des différents territoires de Midi-Pyrénées.

Le Plan Rail 2008-2013

Le Plan Rail de Midi-Pyrénées a été le premier de cette importance lancé en France sur un réseau régional principalement dédié aux TER. Le plan prévoit des travaux de renouvellement de voies sur 11 liaisons ferroviaires, la mise en place de nouvelles installations techniques sur 10 liaisons, le doublement des voies sur 3 sections de lignes, et la modernisation des systèmes de gestion de la gare de Toulouse-Matabiau afin de pouvoir faire face à l'augmentation des trafics. L'ensemble du plan rail, dans lequel est inclus le volet ferroviaire du contrat de projets, représente un investissement de 820 millions d'euros financés par le Conseil régional Midi-Pyrénées, l'Etat, RFF et l'UE (FEDER).

Le Plan Régional des Transports 2007-2013 (PRT)

Le PRT définit les objectifs du Conseil Régional, autorité organisatrice des transports, en matière de services. Le PRT a principalement vocation à assurer un cadencement généralisé des lignes TER avec l'instauration de cinq types de dessertes (« Proche banlieue » avec une fréquence de 15 min ; « Grande banlieue » avec une fréquence de 30 min ; « Territoire » avec une fréquence de 120 min ; « Régionale » avec une fréquence allant de 60 à 240 min ; « Interville » avec une fréquence qui varie également de 60 à 240 min).

Le PRT présente aussi un volet sur les transports régionaux routiers. Les lignes d'Intérêt Régionales (LIR) permettent un maillage du réseau TER par 22 lignes. Ces lignes sont capitales dans la desserte transversale entre les villes moyennes de la Région. Les actions en faveur de ces lignes sont une uniformisation tarifaire et une meilleure harmonisation et complémentarité avec les liaisons TER et départementales.

Tableau présentant l'offre régionale de transport au départ de Toulouse vers les principales destinations régionales

	Toulouse
Bordeaux	27
Bayonne	5
Montauban	64
Cahors	17
Brive	11
Agen	36
Rodez	16
Albi	34
St Sulpice/Tarn	66
Carcassonne	42
Foix	33
Pamiers	48
Muret	43
Tarbes	25
Pau	10
Auch	22
Colomiers	74

Les chiffres exprimés correspondent à l'ensemble des services quotidiens de transport desservant les gares depuis et vers les principaux pôles (ces chiffres ne prennent en compte que les dessertes directes, sans correspondances) et comprennent les services de transport régionaux et nationaux (TER, cars TER, TGV, Intercités...). Les chiffres exprimés sont issus du site internet ter-sncf.com et correspondent aux dessertes affichées pour le mardi 4 septembre 2012, entre 4h00 et 23h00 (site consulté le 27/07/2012).

Les transports régionaux en Midi-Pyrénées



Source : www.midi-pyrenees.gouv.fr

Le programme de développement et de modernisation des itinéraires routiers



Source : www.midi-pyrénées.gouv.fr

Le programme de modernisation des itinéraires routiers de Midi Pyrénées (PDMI) est le plus important de France après celui de la région d'Ile de France. Près de 800 millions d'euros sont mobilisés pour aménager le réseau routier national de 2009 à 2014.

• Des stratégies de développement « inter-régionales » en Aquitaine et Midi-Pyrénées

Les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées sont concernées par des conventions inter-régionales spécifiques qui sont évoquées dans les volets inter-régionaux des documents de contractualisation et de planification des deux Régions. Parmi ces politiques inter-régionales, il est possible de citer :

Le massif des Pyrénées dont la convention de massif des Pyrénées¹² qui reprend les priorités de l'Aquitaine (maintien de la filière agro-pastorale, valorisation de la ressource forestière,

¹² Qui implique également la Région Languedoc-Roussillon

développement de l'offre touristique, préservation de la biodiversité et développement de l'attractivité du massif en termes d'emplois et de services), ainsi que celles de Midi-Pyrénées (inscrire cet espace dans une dimension européenne, inter-régionale et transfrontalière autour de dynamiques de développement économique, développer des stratégies de croissance démographique dans cet espace peu dense, développer une économie montagnarde diversifiée et ouverte sur le transfrontalier et l'inter-région, prendre en compte les effets du changement climatique, définir le pilotage et la gouvernance de la politique de massif).

Le plan Garonne qui vise à assurer une gestion cohérente du fleuve en améliorant la gestion des étiages, la qualité des eaux et des milieux aquatiques, l'identité culturelle et paysagère, la prévention des inondations, ainsi que le développement économique autour du fleuve.

La valorisation du canal des Deux Mers et les contrats inter-régionaux concernant les vallées du Lot et de la Dordogne concernant la valorisation environnementale, écologique, culturelle, touristique et économique de ces espaces.

En plus de ces partenariats, des projets inter-régionaux ont déjà vu le jour tel que celui de l'aéroport de Brive-Vallée de la Dordogne (projet auquel est naturellement associée la Région Limousin), ou bien la mise en place de plusieurs pôles de compétitivités.

La constitution d'un pôle urbain inter-régional Tarbes-Lourdes-Pau (pouvant mutualiser les politiques de transport et certains grands équipements) est évoquée dans le SRADDT Midi-Pyrénées, tout comme la mise en œuvre de stratégies d'alliances entre les territoires inter-régionaux tel que le Pays Val d'Adour qui s'étend sur les départements des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées et du Gers.

D'autres initiatives inter-régionales qui ne sont pas inscrites dans les documents CPER ou SRADDT apparaissent au fil temps. Ainsi, un label agro-alimentaire pour le Sud-Ouest a été élaboré conjointement par les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et vise à mieux identifier et mettre en valeur les produits alimentaires du Sud-Ouest. C'est la première fois que deux régions s'unissent pour promouvoir la production de leur agriculture et de leur industrie agro-alimentaire.

• Des perspectives d'aménagement et de développement exprimés dans les schémas environnementaux

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne 2010-2015

Document d'orientation stratégique qui met en œuvre la Directive-Cadre européenne sur l'Eau de décembre 2000, le SDAGE Adour-Garonne s'étend sur l'ensemble du territoire Aquitaine et Midi-Pyrénées, ainsi que sur une partie de quatre régions (Auvergne, Languedoc-Roussillon, Limousin et Poitou-Charentes). Il vise le rétablissement des équilibres écologiques de tous les milieux aquatiques à travers la réduction des pollutions, l'intensification et la restauration de leur fonctionnement naturel et la bonne gestion de la ressource en eau.

Le SDAGE Adour-Garonne présente un plan de gestion de 6 ans. Il a pour objectif l'atteinte d'un bon état écologique pour 60 % des masses d'eau superficielles et d'un bon état chimique pour 58 % des masses d'eau souterraines. Afin d'atteindre ces objectifs, plus de 230 priorités d'action sont précisées afin de répondre aux 6 orientations fondamentales :

- créer les conditions favorables à une bonne gouvernance,
- réduire l'impact des activités sur les milieux aquatiques,
- gérer durablement les eaux souterraines et préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides - Les eaux souterraines, patrimoine capital, doivent être protégées et notamment pour la production d'eau potable,
- une eau de qualité pour assurer activités et usages,
- maîtriser la gestion quantitative de l'eau dans la perspective du changement climatique,
- privilégier une approche territoriale et placer l'eau au cœur de l'aménagement du territoire. L'usage des sols et des territoires structure la qualité des milieux aquatiques et leur bon fonctionnement.

À l'intérieur du bassin Adour-Garonne, le GPSO va traverser les grands ensembles de l'Adour, de la Garonne et du littoral, qui sont eux-mêmes composés de plusieurs sous-bassins. Afin de mieux prendre en compte les spécificités locales, de nombreux sous-bassins sont concernés par des objectifs de protection définis au niveau de schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

Treize SAGE se situent à l'intérieur du territoire GPSO : Adour Amont ; Ciron ; Côtiers basques ; Estuaire de la Gironde et milieux associés ; Etangs littoraux Born et Buch ; Hers Mort Girou ; Lacs médocains ; Leyre, cours d'eau côtiers et milieux associés ; Midouze ; Nappes profondes de Gironde ; Neste-Ourse ; Seudre et la Vallée de la Garonne.

Les Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE) et les Schémas Régionaux Climat Air Énergie (SRCAE).

Construits en cohérence avec les Schémas Régionaux Climat Air Énergie, les Schémas Régionaux de Cohérence Écologique ont pour objectif la lutte contre l'érosion de la biodiversité à travers le maintien des corridors écologiques qui permettront à la faune et la flore de communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire et se reposer. Un élément clé des SRCE est l'élaboration de Trames Vertes et Bleues qui prendront en compte la nature, remarquable comme ordinaire, en milieux ruraux comme urbains.

En cours d'élaboration en Aquitaine et en Midi-Pyrénées, les orientations et les objectifs des SRCE seront à prendre en compte une fois approuvés, notamment en ce qui concerne la préservation de la Trame Verte et Bleue.

Initiés dans le cadre du Grenelle de l'Environnement en 2010 et ancrés dans la lutte contre le changement climatique, les Schémas Régionaux Climat Air Énergie visent à fixer les orientations et les objectifs concernant le climat, l'air et l'énergie aux horizons 2020 et 2050.

En complément du SRCAE un Schéma Régional de l'Éolien doit être élaboré afin d'identifier des "zones favorables" à l'éolien compte tenu des potentialités et des contraintes techniques, juridiques, physiques, naturelles, etc. Le Schéma régional de l'Éolien souligne les communes situées à l'intérieur de ces zones, et devrait être pris en compte par le GPSO.

Le Schéma Régional de l'Éolien Aquitaine a été arrêté début juillet 2012, et celui des Midi-Pyrénées est en cours de validation.

En Aquitaine

L'État et la région ont approuvé le 15 novembre 2012 le SRCAE. Ce document présente des orientations et des objectifs stratégiques liés au secteur de transports à prendre en compte dans les SCoT.

- Orientation 1 : développer et diffuser la connaissance sur les déplacements de voyageurs et le transport de marchandises, leurs impacts air énergie climat et les outils à disposition auprès des élus, des usagers et des acteurs du secteur du transport,
- Orientation 2 : assurer une cohérence sur les problématiques air énergie climat entre les acteurs et les politiques de l'urbanisation et des transports (de voyageurs et de marchandises) en gérant l'attractivité de la région,
- Orientation 3 : rééquilibrer les usages de la route au profit des modes sobres et propres et renforcer les alternatives tout en réduisant les besoins de déplacements,
- Orientation 4 : optimiser aux différentes échelles (longues distances, courtes distances, centre-ville) le transport de marchandises, développer les alternatives à la route (autoroute de la mer, fer, transport fluvial) et réduire à la source les besoins.

En Midi-Pyrénées

Le projet du SRCAE a été soumis à consultation du public du 9 décembre 2011 au 31 janvier 2012 et a été approuvé en juin 2012. Le document de projet SRCAE de Midi-Pyrénées met en avant plusieurs objectifs stratégiques axés sur le secteur de transport.

La réduction de la consommation énergétique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur de transport (et notamment les transports routiers) sont des objectifs primordiaux du SRCAE Midi-Pyrénées. Il préconise ainsi l'atténuation de l'étalement urbain, un phénomène qui augmente non seulement l'intensité des déplacements quotidiens, mais qui se fait généralement au détriment des espaces agricoles et naturels. L'atteinte de ces

objectifs suppose surtout une augmentation de la part des déplacements alternatifs à la voiture, dont le fer et d'autres transports collectifs, dans le transport de marchandises et de passagers. Les autres objectifs et orientations stratégiques tels que détaillés dans le SRCAE Midi-Pyrénées concernent le développement des énergies renouvelables, l'anticipation des risques liés au changement climatique et la prévention des pollutions atmosphériques.



SYNTHESE DES PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT
ET DE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

3. LES ENJEUX TERRITORIAUX LIES AU GPSO A
L'ECHELLE DES ESPACES DE COHERENCE

- 3.1. Métropole toulousaine
- 3.2. Montauban
- 3.3. Les territoires éloignés du tracé LGV (le Gers, l'Ariégeois, Albi, Castres, Mazamet, le Lot, l'Aveyron)
- 3.4. Agen
- 3.5. Marmandais/Bazadais
- 3.6. Aire métropolitaine de Bordeaux
- 3.7. Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre
- 3.8. Mont-de-Marsan et la forêt landaise
- 3.9. Dax et la côte-landaise
- 3.10. Littoral basque (sud et nord Pays basque)
- 3.11. Pays basque intérieur
- 3.12. Béarn-Bigorre

En deçà des échelles supra-régionales et Grand Sud-Ouest, le GPSO s'inscrit dans des territoires locaux qui sont ici nommés « espaces de cohérence ». Ces derniers correspondent aux divers segments de l'armature territoriale constitués par les polarisations des métropoles et des villes moyennes. Ce découpage territorial permet de se focaliser sur les stratégies de développement et d'aménagement soulignant les potentialités des territoires ainsi que sur leurs projets dont ceux liés à la nouvelle organisation des pôles d'échanges engendrée par l'arrivée de la LGV.

Les espaces de cohérence seront concernés par les effets possibles de la grande vitesse, même si ces derniers ne sont pas clairement identifiés par les territoires. Certains espaces sont d'autant plus concernés qu'ils disposent d'une gare TGV (7 gares) ou d'une halte desservie par un Service Régional Grande Vitesse (2 haltes SRGV). Les espaces de cohérence sont également concernés par le tracé de la LGV dans le cadre de leurs stratégies d'aménagement des territoires.

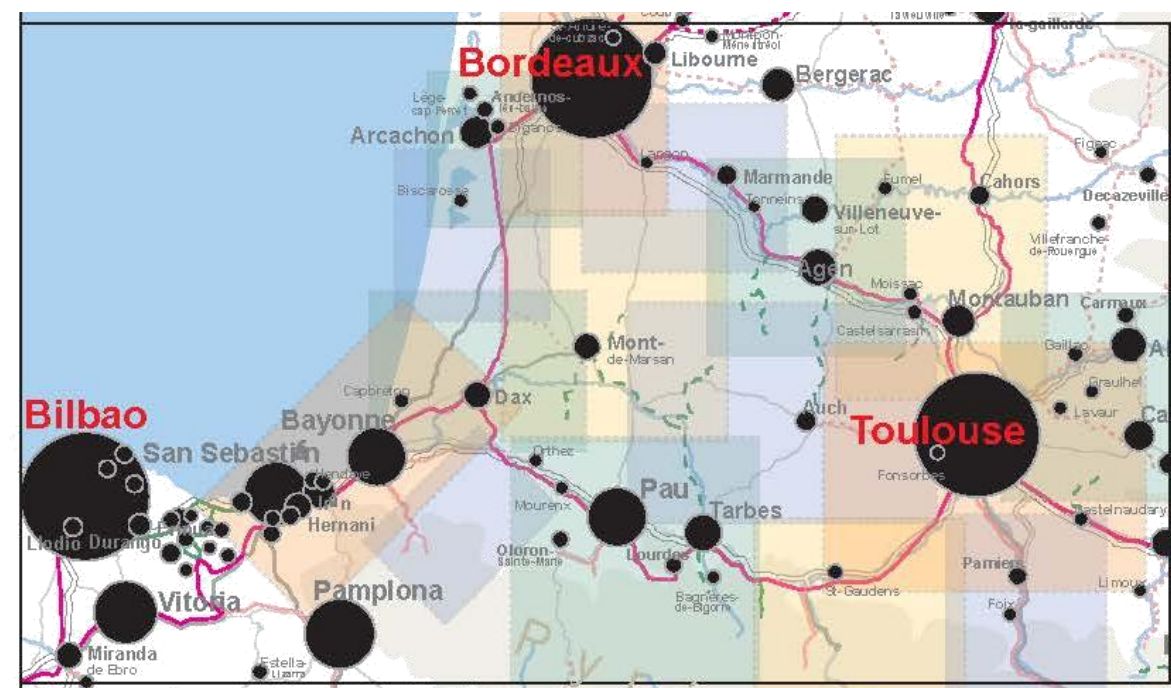
Les perspectives d'aménagement et les potentiels de développement sont liés aux caractéristiques des territoires. Ils sont identifiés au travers des orientations affichées dans les documents stratégiques de référence (documents d'urbanisme, projets d'agglomération, plan de déplacements urbains, programme local de l'habitat, divers documents contractuels...) et des entretiens réalisés auprès des acteurs des territoires dans le cadre de l'élaboration de la SPADT.

Les orientations pour les espaces de cohérence peuvent également être exprimées dans les schémas régionaux ou départementaux en matière de transports, de développement économique ou d'aménagement du territoire... (Cf. partie précédente).

Dans un souci de lisibilité, les espaces de cohérence sont ici traités avec une approche géographique par axes, à savoir Toulouse-Bordeaux puis Bordeaux-frontière espagnole. Cette méthode permet de mettre en lumière les interactions que peuvent avoir entre eux des espaces de cohérence contigus. Il existe des perspectives propres à chaque espace de cohérence ainsi que des phénomènes d'interdépendances entre plusieurs de ces espaces.

Les 14 espaces de cohérences sont donc traités en suivant les axes Toulouse-Bordeaux et Bordeaux-frontière espagnole, comme suit :

- Métropole toulousaine
- Montauban
- Les territoires éloignés du tracé LGV (le Gers, l'Ariégeois, Albi, Castres, Mazamet, le Lot, l'Aveyron)
- Agen
- Marmandais/Bazadais
- Aire métropolitaine de Bordeaux
- Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre
- Mont-de-Marsan et la forêt landaise
- Dax et la côte-landaise
- Littoral basque (sud et nord Pays Basque)
- Pays basque intérieur
- Béarn-Bigorre



Traitement : AURBA

3.1. Espace de cohérence de la métropole toulousaine

Quelques chiffres :

- Population de l'aire urbaine de Toulouse : 1,2 million d'habitants
- Population des principaux EPCI/nombre de communes :
- Communauté urbaine Toulouse Métropole : 712 000 habitants répartis sur 37 communes
- Communauté d'agglomération du SICOVAL : 70 000 habitants répartis sur 36 communes
- Communauté d'agglomération du Muretain : 71 800 habitants répartis sur 14 communes

3.1.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence de la métropole toulousaine

L'espace de cohérence de la métropole¹³ toulousaine s'étend du Nord au Sud entre les agglomérations de Montauban et de Pamiers et sur une diagonale Sud-Ouest/Nord-Est de Saint-Gaudens à Gaillac. Ce territoire vécu par les habitants (lieu d'accueil, d'emplois, de commerces et de grands équipements) est aussi le cœur de la région Midi-Pyrénées dont les villes moyennes et les territoires plus ruraux se trouvent aussi sous influence toulousaine. Ainsi, l'aire urbaine de Toulouse forme avec les villes moyennes satellites un espace métropolitain organisé en étoile. Dès lors, il apparaît nécessaire de développer un niveau d'équipements et de desserte permettant à la métropole d'accéder aux standards internationaux et ainsi s'intégrer dans la compétition avec les autres métropoles européennes. Pour être attractive, la métropole de 2030 devra être accessible et disposer d'une offre métropolitaine dédiée tant aux publics extérieurs qu'aux populations résidentes.

La métropole toulousaine est à l'écart des principaux corridors de passagers et de marchandises routiers et ferroviaires. Seul le mode aérien répond à l'ambition européenne de la métropole. Elle revendique une meilleure relation à Paris, mais aussi à Lyon et Barcelone. La position de Toulouse sur l'isthme entre Atlantique et Méditerranée offre la possibilité d'être à la liaison entre deux axes européens.

¹³ La notion de métropole, qui ne renvoie pas à un périmètre parfaitement identifiable, correspond globalement à l'agglomération toulousaine qui est elle-même « le cœur » de l'espace métropolitain de Toulouse

Dans ce contexte, le projet GPSO constitue une nécessité pour ouvrir le territoire toulousain vers l'Arc Atlantique reliant le Nord de l'Europe au Portugal. La poursuite de ce projet vers l'Est via Narbonne (projet LGV LTN – Liaison Toulouse Narbonne) sera essentielle afin d'offrir une ouverture à grande vitesse vers la Catalogne mais aussi vers la vallée du Rhône, et au-delà, vers l'Italie et l'Europe de l'Est.

• Un territoire très attractif

D'un point de vue démographique, Toulouse est devenue, en un peu plus de 40 ans, la quatrième aire urbaine française. Elle compte plus de 1,2 million d'habitants et se caractérise par sa grande étendue (453 communes). Sa croissance remarquable depuis le début du vingtième siècle se traduit par un desserrement périurbain marqué, principalement le long des grandes infrastructures de transport. En parallèle de ce phénomène d'étalement, les développements récents de l'aire urbaine montrent un retour de la croissance dans la ville centre.

Au sein de l'espace métropolitain, l'aire urbaine de Toulouse concentre fortement le développement : plus des deux-tiers des habitants des aires urbaines de cet espace y résident¹⁴. Entre 1999 et 2008, l'aire urbaine de Toulouse a capté les trois-quarts des nouveaux habitants de l'espace métropolitain.

Selon les prévisions réalisées par l'INSEE¹⁵, l'aire urbaine de Toulouse devrait connaître, d'ici 2030, une croissance annuelle moyenne de 1 %. D'un point de vue de la dynamique des territoires, cet essor démographique placerait l'aire urbaine toulousaine en première position des plus fortes évolutions qui seraient constatées dans les plus grandes aires urbaines françaises avant Rennes, Nantes et Bordeaux.

La forte croissance démographique de l'aire urbaine de Toulouse s'explique tant par le solde migratoire que par le solde naturel :

- la population y est jeune, ce qui engendre de nombreuses naissances. Si le taux de natalité dans l'aire urbaine est proche de celui de la France (12,7 naissances pour 1 000 habitants¹⁶), il existe des écarts très importants au sein de ses différents périmètres. Ainsi, ce taux atteint 13,9 sur la commune de Toulouse et 13 dans la couronne périurbaine.

¹⁴ En 2008

¹⁵ Prévisions réalisées par l'INSEE Pays de la Loire en mai 2010

¹⁶ INSEE

- la forte activité économique, des pôles universitaires très attractifs ainsi qu'une qualité de vie encore préservée expliquent également l'attractivité exercée par le territoire.

Cependant, en l'absence de politiques coordonnées, les atouts risquent vite de se réduire, générant des nuisances et des dysfonctionnements (disparition des espaces agricoles, congestion de la circulation, aggravation des coûts sociaux...). La pérennité de l'attractivité de la métropole pose pour les collectivités des enjeux quant au niveau d'offre de logements et aux équipements et services nécessaires pour répondre à la croissance démographique.

• Un développement économique soutenu

L'économie de l'aire urbaine de Toulouse est dynamique grâce notamment à l'implantation sur son territoire des activités de l'industrie aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués (pôle de compétitivité Aérospace Valley) qui en font la première ville européenne dans ces domaines. Les activités aéronautiques et spatiales continuent en effet de tirer l'ensemble de l'économie toulousaine vers le haut. Certaines activités connexes comme la fabrication d'instruments et d'appareils de mesure, d'essai et de navigation ou les activités d'ingénierie voient également leur représentation s'élever. Les activités informatiques, de conseil et de programmation, en connexion avec l'industrie locale intègrent le top « 5 » des activités les plus représentées en 2009. L'économie cherche à se diversifier avec le développement de pôles de compétitivité dans les domaines de la recherche contre le cancer et de l'industrie agroalimentaire. Les activités liées à l'industrie créative¹⁷ (15 700 emplois¹⁸ au sein de la Communauté urbaine), notamment celle du multimédia, au-delà de l'enjeu de diversification économique qu'elles représentent, peuvent constituer une opportunité pour l'espace métropolitain de se mettre en scène et de se rendre visible. L'unité urbaine¹⁹ de Toulouse est aussi un grand centre administratif et universitaire (avec 93 000²⁰ étudiants, elle est reconnue comme le premier pôle universitaire hors Ile-de-France). En outre, par sa forte concentration en emplois métropolitains, l'aire urbaine de Toulouse constitue le deuxième pôle d'emplois stratégiques de province. En 2008, le territoire de la Communauté

¹⁷ Le champ couvert par l'industrie créative concerne les domaines suivants : arts et spectacles vivants, édition de livres et presse, audiovisuel, édition multimédia, architecture, mode, artisanat d'art, design, publicité.

¹⁸ Estimation

¹⁹ Unité urbaine : Balma, Blagnac, Castanet, Colomiers, Cugnaux, Labège, Muret, Portet/Garonne, St-Orens, Toulouse

²⁰ Estimation pour l'année universitaire 2008-2009

urbaine dénombrait 65 100 emplois métropolitains, soit 16 % de l'ensemble des emplois. La forte croissance de ces emplois (part qui était de 12 % en 1999 et de 10 % en 1990) est portée essentiellement par les fonctions de conception et de recherche (fonctions qui regroupent 41 % des emplois métropolitains).

Par ailleurs, dans l'aire urbaine et les villes moyennes proches, les activités plus en lien avec la population et les services aux personnes progressent du fait de l'attractivité soutenue du territoire. La nouvelle accessibilité de l'agglomération devrait permettre à Toulouse de renforcer sa vocation de métropole européenne en continuant d'attirer des fonctions métropolitaines supérieures, s'appuyant notamment sur l'industrie aéronautique ainsi que sur le développement d'activités tertiaires de niveau national et international.

- **Des fragilités liées à l'adaptation au changement climatique et à la pression sur l'environnement**

En matière environnementale, la métropole toulousaine doit faire face à deux défis majeurs :

- L'atténuation et l'adaptation au changement climatique car Toulouse, ville du Sud de l'Europe est particulièrement concernée par le phénomène du réchauffement climatique. Aménagement du territoire, formes urbaines et gestion des déplacements sont au cœur de la problématique du changement climatique.
- La pression exercée sur l'environnement. Compte tenu de son attractivité et du développement urbain, l'équilibre entre les territoires, la pérennité des espaces non urbanisés, la protection et la gestion des paysages constituent des enjeux majeurs. Les territoires naturels, grands paysages, plaines agricoles et massifs forestiers sont des éléments du patrimoine à protéger et à valoriser : potentiel économique (filière agri-agronomique, éco-environnementale), fonction socioculturelle (espace de loisir, filière touristique) en même temps que ressource majeure en terme de développement durable (biodiversité, foncier...).

- **Un système de déplacement davantage en connexion**

Le territoire toulousain, qui est au cœur du plus vaste Périmètre de Transports Urbains (PTU) hors Ile de France, dispose de deux lignes de métro, d'une ligne de tramway et d'un réseau maillé de bus urbain. Le nouveau PDU vise à compléter ce dispositif d'ici

2020 par de nouvelles lignes structurantes de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service. Le réseau Tisséo a enregistré une fréquentation de 152 millions de voyages en 2011, soit une hausse de 9% par rapport à 2010²¹.

La métropole est desservie par un réseau ferré à cinq branches, en connexion avec les transports en commun du pôle urbain et le réseau départemental (Arc en Ciel).

L'ensemble du réseau routier est quant à lui raccordé au périphérique toulousain qui voit sa fréquentation croître notamment sur les sections Ouest et Sud (en 2010 le trafic moyen entre 2 échangeurs du périphérique était de 108 000 véhicules/jour²²).

L'arrivée de la LGV au cœur de l'agglomération est prise en compte dans la réflexion sur la réorganisation du système de déplacements à l'échelle de l'aire urbaine et au-delà. Cette réflexion porte notamment sur l'optimisation des connexions entre réseau ferré et réseau urbain. Dans ce cadre, certaines gares périphériques ont vocation à devenir de véritables pôles d'échanges multimodaux.

3.1.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Stratégies et planification

- **Un projet de gouvernance en cours de construction : le dialogue métropolitain**

Une initiative a été prise pour engager un dialogue à l'échelle métropolitaine. Ainsi, la Communauté urbaine Toulouse Métropole et les villes moyennes (Communautés d'agglomérations du SICOVAL, du Muretain, du Grand Montauban, de l'Albigeois, de Castres-Mazamet, de Carcassonne, du Grand Tarbes, du Grand Auch, d'Agen, du Grand Cahors, du Grand Rodez, et les Communautés de communes du Pays de Foix, du Pays de Pamiers, du Saint-Gaudinois, et de Castelnaudary et du bassin du Lauragais) se sont réunies autour de quelques grands sujets tels que :

- le défi de l'attractivité et de la cohésion (maintenir l'attractivité générale de l'espace métropolitain qui doit s'exercer dans de bonnes conditions sociales et environnementales),

²¹ Source : Tisséo
²² DIRSO

- le défi de l'excellence économique (capacités du territoire à assurer un développement endogène notamment en développant les réseaux d'entreprises et de recherche, et les innovations technologiques et industrielles),
- le défi du rayonnement métropolitain (renforcement des fonctions dites métropolitaines : services financiers, grands équipements tels que lieux d'accueil de grands congrès, de foires..., et affirmation d'une identité forte basée sur le cadre de vie, la qualité de l'espace régional...),
- le défi de l'ouverture (enjeu d'accessibilité qui se décline à trois échelles : inter-régionale, européenne et internationale). La réalisation du GPSO est une des conditions de réussite de ce défi.

- **L'InterSCoT : pour une planification cohérente de l'aire urbaine**

A l'échelle de l'aire urbaine, un GIP InterSCoT regroupant quatre établissements de SCoT (soit 437 communes²³ et plus de 1 160 000 habitants), dont celui de la grande agglomération toulousaine a été créé²⁴. Le GIP InterSCoT a élaboré un projet de territoire : «la vision stratégique de l'InterSCoT de l'aire urbaine de Toulouse». Cette vision stratégique prend en compte les grandes orientations définies dans la charte InterSCoT adoptée en 2005 et notamment le modèle urbain retenu : «un pôle urbain renforcé, associé à une organisation en réseau de bassins de vie quotidienne périphériques et des villes moyennes proches». L'arrivée de la LGV devrait renforcer l'accessibilité de ce vaste territoire.

Afin d'assurer la cohérence du projet d'aménagement à l'échelle de l'InterSCoT, la vision stratégique retient quatre grands principes fondamentaux :

- les principes de polarisation du développement et de confortement des bassins de vie, les efforts nécessaires en termes de logement,
- le rééquilibrage habitants-emplois des territoires, la définition d'un nouveau modèle de développement économique, la mutualisation des moyens sur quelques grands projets économiques en périphérie,

²³ 362 dans le département de la Haute-Garonne et 75 dans le département de l'Aude.

²⁴ Remarque : A l'échelle de l'espace métropolitain, a été mise en place « la conférence grand bassin toulousain » qui regroupe 19 SCoT. Cette conférence permet d'établir un dialogue entre les différents établissements porteurs de SCoT. La conférence a notamment pour objectif d'engager un travail de synthèse des projets et d'analyser les points de convergence ou les enjeux d'échelle métropolitaine.

- l'inscription de limites franches urbain-rural avec en perspective une gestion économe des ressources,
- un nouveau modèle de déplacement multimodal, au service du projet de territoire.

Le nouveau modèle de déplacement s'inscrit dans un contexte de forte croissance urbaine et économique de l'aire urbaine où l'accessibilité à la métropole est une condition sine qua non au développement urbain et économique. Les principes attendus de ce système de déplacement sont :

- sur le cœur d'agglomération, dense et mixte, qui regroupe les principaux équipements et zones d'emploi de l'agglomération, il s'agira de « passer de l'étoile à la toile ». L'objectif est de créer un maillage performant en transports collectifs avec un bon niveau service.
- Au-delà, il s'agira de compléter la desserte en transports collectifs en confortant le fonctionnement en bassin de mobilité ou « quadrant » : des transports collectifs doivent relier les habitants du périurbain aux polarités et aux secteurs attractifs du cœur d'agglomération, et valoriser l'usage du fer. Il est aussi question de favoriser le covoiturage et l'intermodalité ainsi que de compléter le réseau cyclable et d'aménager l'espace public pour les piétons dans les polarités.

Parmi les quatre SCoT appartenant à la démarche InterSCoT, deux sont approuvés : ceux de la « Grande agglomération toulousaine » (15 juin 2012) et du « Nord toulousain » (4 juillet 2012). Les deux autres SCoT (« Sud toulousain » et « Lauragais ») sont quant à eux arrêtés.

Le SCoT de la grande agglomération toulousaine s'organise autour des trois principes suivants :

- Maîtriser l'urbanisation : il s'agit de maîtriser de façon cohérente et sur le long terme l'aménagement et le développement du territoire, urbain notamment, mais aussi de redonner toute leur place aux espaces « ouverts » (non urbains). Pour répondre aux enjeux environnementaux la grande agglomération toulousaine s'engage sur les principes suivants : maintenir et développer une économie agricole périurbaine, préserver et valoriser l'élément eau, préserver la richesse paysagère des lieux, enrayer la perte de biodiversité constatée, redonner une nature de proximité

aux habitants, et renoncer à intervenir sur certains espaces naturels

- Polariser le développement : la priorité est d'assurer une polarisation du développement prioritairement au sein des centres urbains et des pôles secondaires situés dans la Ville intense²⁵. Ces espaces doivent permettre d'accueillir 70 à 80 % de la croissance démographique.
- Relier les territoires : le PADD propose d'une part un plan de déplacement ambitieux en matière de transports collectifs et, d'autre part, une politique d'urbanisme fondée sur le renoncement à la séparation des fonctions urbaines (zones d'habitat, zones d'activités, zones commerciales...) et le retour à un urbanisme de proximité rapprochant habitat, emploi, équipements et services à l'échelle de bassins de mobilité.
- Ce volet du SCoT insiste notamment sur la nécessité de préserver l'accessibilité de la métropole. Ainsi, le maintien d'une bonne accessibilité aérienne et l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire passent notamment par une bonne desserte en transports collectifs de la gare Matabiau et de l'aéroport ; il convient aussi de mieux relier l'une à l'autre, dans la perspective notamment de l'accroissement du trafic ferroviaire inhérent à l'arrivée de la LGV à l'horizon 2020.

Par ailleurs, l'accessibilité routière nord à l'aéroport international depuis les réseaux primaires et secondaires d'agglomération doit également être améliorée par la réalisation de deux franchissements nord supplémentaires de la Garonne : le premier au sein du SCoT Nord Toulousain (maillage routier primaire), le second dans la Ville intense (maillage des boulevards urbains multimodaux).

La gestion de l'aménagement éventuel du réseau de voirie primaire dans la traversée de l'agglomération doit permettre la coexistence de flux locaux et nationaux et maintenir une accessibilité lisible aux grandes fonctions métropolitaines, et ce sans entraver les politiques publiques en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière.

L'aménagement d'une continuité d'itinéraire entre l'A64 et l'A66 au sein du SCoT Sud Toulousain permettra de libérer la section Sud du périphérique toulousain, aux capacités limitées, afin d'accueillir

²⁵ La ville intense inclut le cœur de l'agglomération et s'étend au-delà le long des axes forts en transport en commun, intégrant ainsi les communes pôles secondaires. Elle constitue le lieu privilégié d'accueil de la population et de l'emploi dans les zones les mieux desservies et équipées, en veillant à un développement économe en ressources, respectant les équilibres habitants/emploi (quartiers mixtes) et favorisant la mixité sociale. Un objectif de densité élevé est défini, en contrepartie du niveau d'équipement offert.

des flux de transit international, avec l'Ouest de l'Espagne notamment, et en particulier pour le transport de fret.

En outre, le SCoT anticipe le prolongement de GPSO vers l'arc méditerranéen avec la LGV Toulouse-Narbonne.

Le SCoT qui prône un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé, instaure le principe de « Portes métropolitaines ». Ces dernières se situent à l'interface entre le cœur d'agglomération et les autres territoires. Elles disposent d'une situation stratégique à la croisée du réseau TC maillé (lignes métro, tramway, réseau ferré), du réseau TCSP vers la périphérie et du réseau de voies primaires. Ces portes sont également des lieux d'accueil privilégiés des grands équipements et services urbains, générateurs de trafics, mais également des zones d'emplois métropolitaines. Ainsi, en conjuguant « accessibilité » et « lisibilité », ces portes métropolitaines créent un environnement très favorable à l'accueil des pôles économiques majeurs et à la recomposition/diversification des pôles d'emplois existants. C'est ainsi que l'hyper-centre de Toulouse dont fait partie le secteur de Matabiau constitue l'une des cinq « portes métropolitaines » du SCoT : la « *Porte de l'Europe* ».

Le SCoT Nord Toulousain intègre l'arrivée de la LGV en prenant en compte deux aspects : la situation géographique du territoire qui se situe entre les deux gares LGV de Midi-Pyrénées, et l'effet de coupure territoriale qui induira de nouvelles nuisances sonores tout au long du tracé de l'infrastructure (entre Fronton et St-Jory). A travers ce constat, le SCoT Nord toulousain fixe quatre objectifs :

- Etre associé à la mise au point du projet sur les territoires de la Haute-Garonne et du Tarn et Garonne
- Défendre les intérêts du territoire et de sa population lors de la définition du tracé (veiller à une bonne insertion dans le paysage et le patrimoine naturel, à une limitation des impacts (sonores ou visuels) et une facilitation de ses franchissements)
- Etre vigilant quant aux impacts (dont effets de coupures), notamment sur l'agriculture
- Anticiper les besoins en déplacements qui seront générés et les retombées possibles pour le territoire (économie, tourisme, démographie...).

L'axe nord Toulouse-Montauban connaît une croissance importante de son développement qui se verra confortée par une bonne articulation des deux gares LGV.

Le nouveau PDU de l'agglomération toulousaine cherche à rééquilibrer l'utilisation des modes de transports en renforçant notamment le maillage des infrastructures de transports collectifs dans les différents secteurs urbanisés ou dont le développement est acté par le SCoT. Il propose la réalisation d'un réseau structurant qui complète la desserte métro par de nouvelles lignes TCSP, tramway et BHNS. Cette organisation sortira d'un rabattement systématique sur le métro pour offrir un maillage plus complet du secteur central et une meilleure desserte des pôles importants (aéroport...). Le pôle d'échanges de Matabiau sera au cœur du dispositif et verra se croiser plusieurs de ces lignes structurantes. Le PDU acte également un prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège où sera aménagé un nouveau point d'échange métro/train sur la ligne ferroviaire qui relie Toulouse à Castelnau-d'Aud et Carcassonne. Le long de cette ligne ferroviaire, le SICOVAL envisage de réserver des emprises foncières autour de la voie ferrée entre Montaudran et Villefranche-de-Lauragais afin d'anticiper un passage éventuel à 4 voies.

Le réseau ferroviaire est considéré comme étant le mode pertinent pour les liaisons à moyenne et longue distance : développement de la grande vitesse pour les liaisons inter-régionales, développement des services TER sur le réseau régional avec des dessertes « proche banlieue », « grande banlieue », « intercités » et « régionale ». Les objectifs de cadencement fixés par le Plan Régional Transport permettront une desserte des territoires urbains de "proche banlieue". Des projets de tram-train pourront également être développés à partir des lignes de tramway définies par le PDU, en fonction du résultat des études menées par le Conseil régional. Concernant le fret et le transport de marchandises, il est envisagé de créer des espaces de logistique urbaine (Matabiau, le MIN avec le centre routier de Fondreyre, Saint-Jory-Castelnau-d'Estrétefonds,...) et une discussion avec les transporteurs a été engagée par la CU Toulouse Métropole. La desserte de certains chantiers par voie ferrée est à l'étude (secteur de Matabiau notamment). Une réflexion partenariale est en cours pour rechercher des sites de plateformes multimodales embranchées fer pour l'approvisionnement de l'agglomération en matériaux de construction. Enfin, au Nord de l'aire urbaine, l'extension d'Eurocentre est à l'étude.

A ce titre, la mise en quatre voies de la ligne Matabiau - Saint-Jory, partie intégrante du GPSO, présente des enjeux urbains notamment autour de la gare de St-Jory. Autour de cette dernière sont envisageables : une densification du bâti, des opportunités d'opérations d'aménagement à saisir et une adaptation des documents d'urbanisme.

Le schéma d'organisation urbaine de Toulouse EuroSudOuest autour du pôle multimodal de Matabiau qui sera achevé en 2013, ainsi que les orientations d'aménagement et de programmation, seront intégrées dans le futur PLU communautaire (PLUI), qui prendra le relais du PLU communal, dont la dernière révision est en cours d'achèvement.

Un projet urbain en phase avec le SCoT

La « Fabrique Urbaine » : des projets pour faire de Toulouse une métropole européenne

Afin de rattraper son retard en matière d'aménagement urbain vis-à-vis des autres grandes villes françaises et de bénéficier d'un rayonnement accru à l'échelle européenne, La Communauté urbaine a engagé la réalisation de grands projets qui sont identifiés dans « la fabrique urbaine²⁶ » : projet urbain Toulouse-Centre, PEM de Matabiau, aménagement de la rue d'Alsace Lorraine, Toulouse Montaudran Aérospatial, l'Oncopole, le Parc des Expositions Toulouse Midi-Pyrénées, création du quartier des Sciences, le Parc toulousain Ile du Ramier, réaménagement des berges de la Garonne et du Canal du Midi..., mais également poursuite de la réalisation des ZAC engagées et des projets de proximité dont le Grand Projet de Ville (GPV).

En dehors du territoire de Toulouse Métropole, d'autres grands projets sont engagés comme la réalisation de la ZAC « Porte des Pyrénées²⁷ » sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Muretain.

²⁶ La fabrique urbaine vise à « bâtir » le Toulouse de 2030 sur la base d'une démarche de concertation avec les citoyens

²⁷ Projet qui ne fait pas partie de la fabrique urbaine en tant que tel puisque porté par la CA du Muretain

LA FABRIQUE



Le futur Parc des Expositions Toulouse Midi-Pyrénées



Source : www.europolia.fr, 2012

Des outils, des partenariats

Dans la perspective des rapports futurs entre grandes métropoles, reliées à terme par la grande vitesse ferroviaire, Toulouse Métropole et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse se sont engagées dans la mise en place d'une Agence de développement économique ; ceci afin d'engager une prospection dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux, dont trois « territoires-enjeux » devraient principalement bénéficier : Montaudran, l'Oncopole et Matabiau.

La Communauté urbaine Toulouse Métropole a également pour projet d'adhérer au Syndicat mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne (SMEAG) afin de s'impliquer sur la prise en compte des enjeux liés à l'axe Garonne de Toulouse à Bordeaux qui, avec le projet GPSO, connaîtra de nouveaux développements.

Concernant les coopérations avec les Pays du Sud de l'Europe, un travail est engagé sur la thématique habitat dans le cadre du projet européen « EcoHabitat » (programme de coopération régional INTERREG IV B SUDOE). Ce projet est destiné à faire évoluer les labels « HQE », « éco-quartier »,... en considérant les conditions climatiques propres aux régions du sud de l'Europe. Il associe notamment « l'Aire Métropolitaine²⁸ » de Barcelone.

²⁸ « L'aire Métropolitaine » recouvre ici un périmètre institutionnel et peut être considérée comme l'équivalent espagnol d'une « Communauté urbaine » en France

3.1.3. Le pôle d'échange de Toulouse - Matabiau

- **Contexte**

L'arrivée de la LGV à la gare Matabiau mettra Toulouse à 3 heures de Paris à l'horizon 2020 et le trafic régional et local (TER) sera multiplié par deux. Ce sont 100 000 voyageurs/jour qui transiteront par Matabiau en 2020 contre 50 000 en 2012.

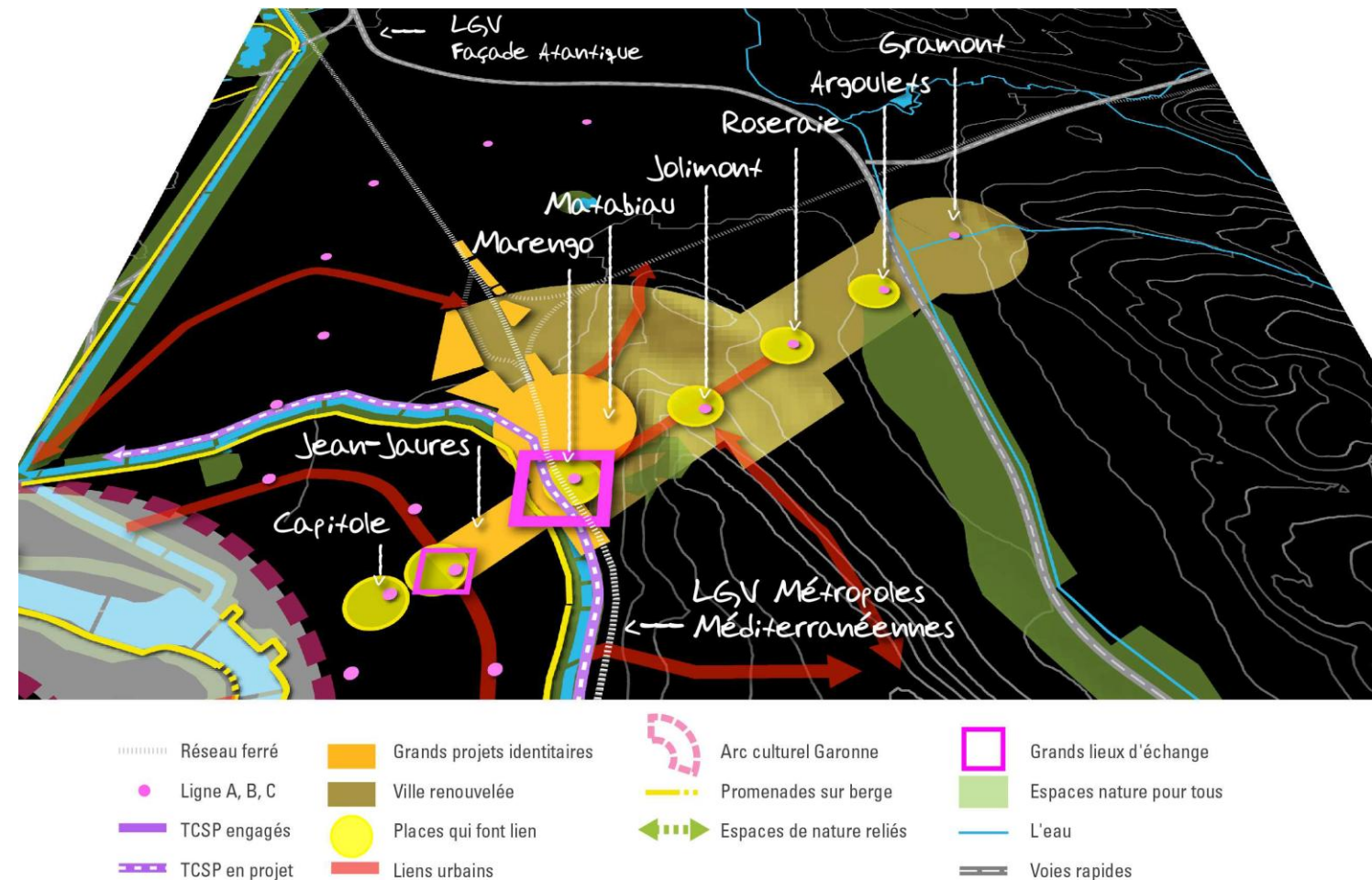
De plus, l'arrivée de la LGV à Toulouse via le GPSO constituera la première étape d'une LGV qui pourrait à terme être prolongée vers Narbonne et l'arc méditerranéen.

La desserte de Bordeaux par la LGV Tours-Bordeaux qui est prévue pour 2017 induira des croissances de trafic à Toulouse qu'il conviendra de prendre en compte bien avant la mise en service de GPSO jusqu'à Matabiau à l'horizon 2020.

Pour la métropole toulousaine, l'un des enjeux consiste à mettre en place des stratégies de développement territorial qui anticipent l'arrivée de la LGV à Matabiau et ainsi éviter un décalage entre l'élaboration des projets urbains de Bordeaux et Toulouse.

En outre, la réalisation du GPSO (ainsi que son probable prolongement vers Narbonne) impact directement les projets d'infrastructures ferroviaires que sont la mise à quatre voies des axes Toulouse-Matabiau/Saint-Jory au Nord et Montaudran /Villefranche de Lauragais au Sud, ainsi que le doublement de la ligne entre Toulouse et Saint-Sulpice.

Afin de répondre aux enjeux liés à l'accueil d'une gare TGV dans le cœur de l'agglomération, la gare de Toulouse-Matabiau deviendra un pôle d'échange multimodal (PEM) qui sera intégré à un grand projet urbain. L'objectif est de faire du centre-ville de Toulouse celui d'une grande métropole européenne.



- **Les outils du projet urbain**

La première phase d'études du projet urbain de Toulouse – Matabiau est arrivée à son terme. Les différentes fonctionnalités (accessibilité, ferroviaire, intermodalité et programmation urbaine) ont fait l'objet d'une synthèse et d'un assemblage sous la forme d'un schéma directeur fonctionnel – et selon une approche itérative permettant à chaque maître d'ouvrage de se positionner selon son domaine de compétences – afin de définir l'armature générale du projet urbain de Toulouse-Matabiau. Le schéma directeur fonctionnel intègre et synthétise notamment le schéma directeur ferroviaire, le schéma directeur d'accessibilité et le schéma directeur du pôle d'échanges multimodal.

Ce schéma directeur a été validé lors du comité de pilotage du 1^{er} mars 2012. Ce comité de pilotage fut également l'occasion de lancer la phase suivante : la constitution du plan guide.

L'élaboration de ce dernier prendra en compte les espaces publics, les accès et déplacements, les actions et les programmes immobiliers, le montage opérationnel et financier, ainsi que le phasage du projet.

Il est envisagé que la maîtrise d'ouvrage du projet, via une concession d'aménagement, soit assurée par la SPLA EUROPOLIA. Néanmoins, la possibilité de recourir à la mise en place d'une OIN n'est pas exclue.

- **Le schéma directeur du pôle d'échange multimodal**

Le schéma directeur du PEM se donne les objectifs suivants :

- Rationaliser toutes les fonctions ferroviaires,
- Desservir le PEM par de nouveaux modes de transport urbain (tramway et BHNS viendront compléter la desserte métro existante),
- Améliorer les accès routiers,
- Faciliter les échanges entre les différents modes de transport,
- Améliorer le confort d'utilisation,
- Ouvrir le PEM sur les quartiers environnants,
- Développer un projet urbain dans une perspective d'extension du centre-ville.

- **Vers la réalisation d'un projet urbain autour du PEM : le projet « Toulouse EuroSudOuest »**

Le projet urbain qui verra le jour autour du PEM a été nommé « Toulouse EuroSudOuest ». Il aura une vocation mixte (présence de commerces, bureaux, logements, services et équipements de proximité, et d'un grand équipement) et impactera l'ensemble du secteur géographique situé autour de Matabiau, à savoir les quartiers Marengo, Jean-Jaures, Bayard-Belfort, Raynal/Raisin, Bonnefoy, Périole et Jolimont. Le projet devra répondre aux objectifs suivants :

- Constituer une extension du centre-ville qui combinera dynamisme économique, mixité sociale et fonctionnelle, et qualité architecturale et environnementale,
- Assurer une insertion du PEM dans son contexte territorial et urbain,
- Contribuer au renouvellement et à l'évolution des quartiers environnants,
- Créer de nouvelles opportunités de développement.

- **Un périmètre d'étude décomposé en trois échelles (périmètre de réflexion, périmètre plan guide, périmètre pôle d'échange)**

Afin d'aboutir à l'élaboration d'un plan guide sur une surface de 215 hectares, un périmètre de réflexion de 435 hectares a été défini autour du futur PEM (le PEM actuel s'étend sur une surface de 21 hectares).

- **La programmation urbaine**

En matière de répartition spatiale, la surface dédiée aux commerces devrait être de l'ordre de 40 000 m² répartis comme suit : 24 000 m² autour de l'avenue de Lyon, 15 000 m² au PEM et sur son parvis, et 2 000 m² sur le secteur de l'ancien tri-postal.

Concernant la construction de bureaux, ce sont 100 000 m² qui sont envisagés sur le secteur Raynal/Raisin et 300 000 m² à proximité immédiate de la gare (112 000 m² autour de l'avenue de Lyon, 101 000 m² à Périole et Tour d'Argent, 42 000 m² sur le Parvis, 40 000 m² autour de la rue des cheminots et 8 000 m² dans le secteur de l'ancien tri-postal).

Sur l'ensemble du secteur, il est envisagé de construire 350 000 m² de surface de logement, soit environ 5 000 logements.

Les équipements de proximité devraient occuper une surface totale de 40 000 m² répartis entre Raynal (10 000 m²), la rue des cheminots (3 000 m²) et Pampidou (2 000 m²).

Il est envisagé la réalisation d'un grand équipement sur le site de l'ancien SERNAM (emprise foncière à définir).

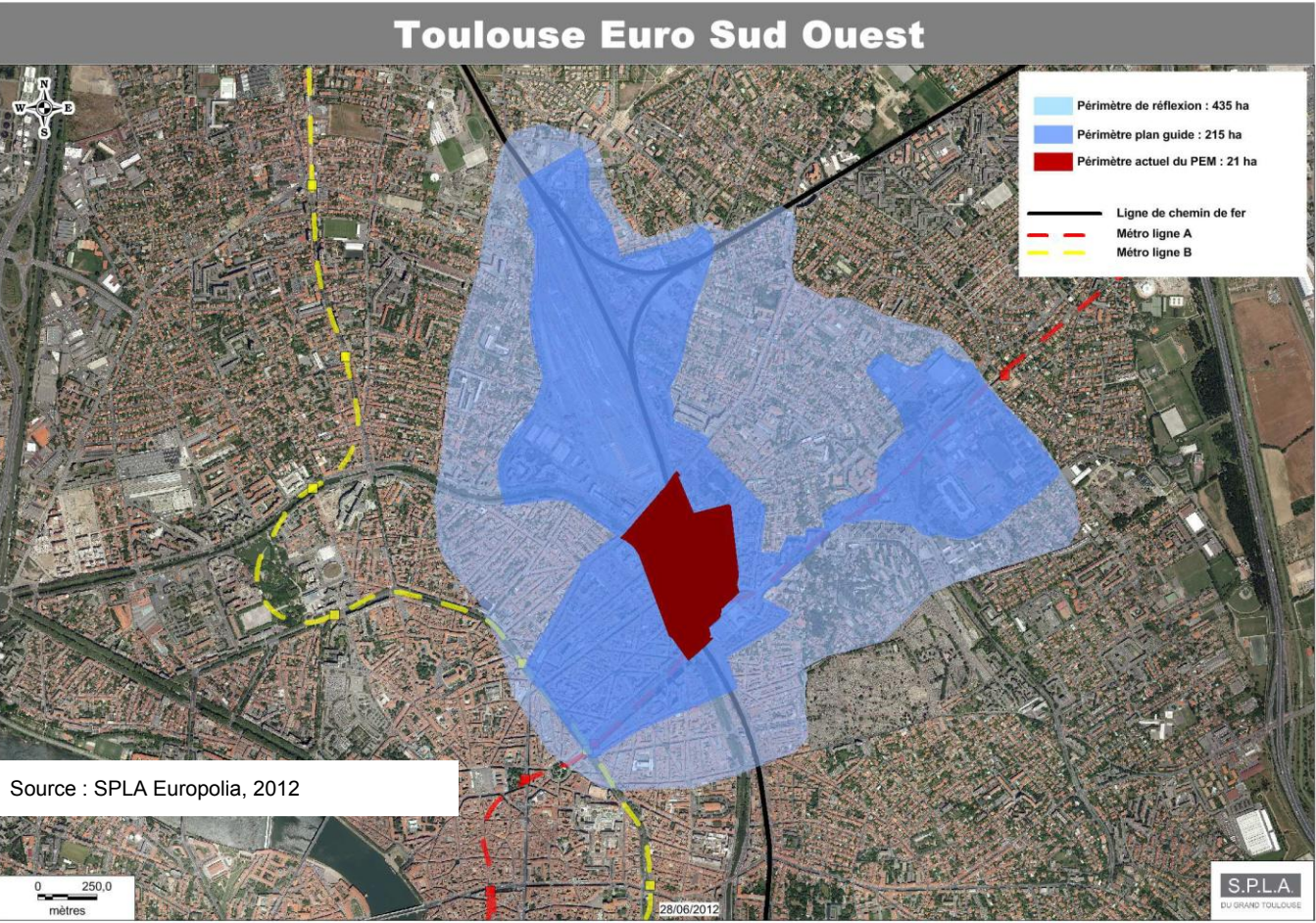
Enfin, l'aménagement du PEM de Toulouse-Matabiau devrait connaître une phase transitoire afin de prendre en compte la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux en 2017 (prise en compte de la croissance du trafic ferroviaire engendrée par cette nouvelle LGV).

Les étapes suivantes du projet

La seconde phase des études qui s'engage va permettre d'aboutir à la réalisation des trois éléments suivants :

- un schéma directeur de redéploiement ferroviaire et ses conditions de mise en œuvre,
- une première évaluation financière,
- un accord cadre pour produire le plan guide pour la fin de l'année 2013.

Concernant le pôle multimodal, les études préliminaires seront lancées en 2013 et le début des travaux devrait s'effectuer à partir de 2015/2016.



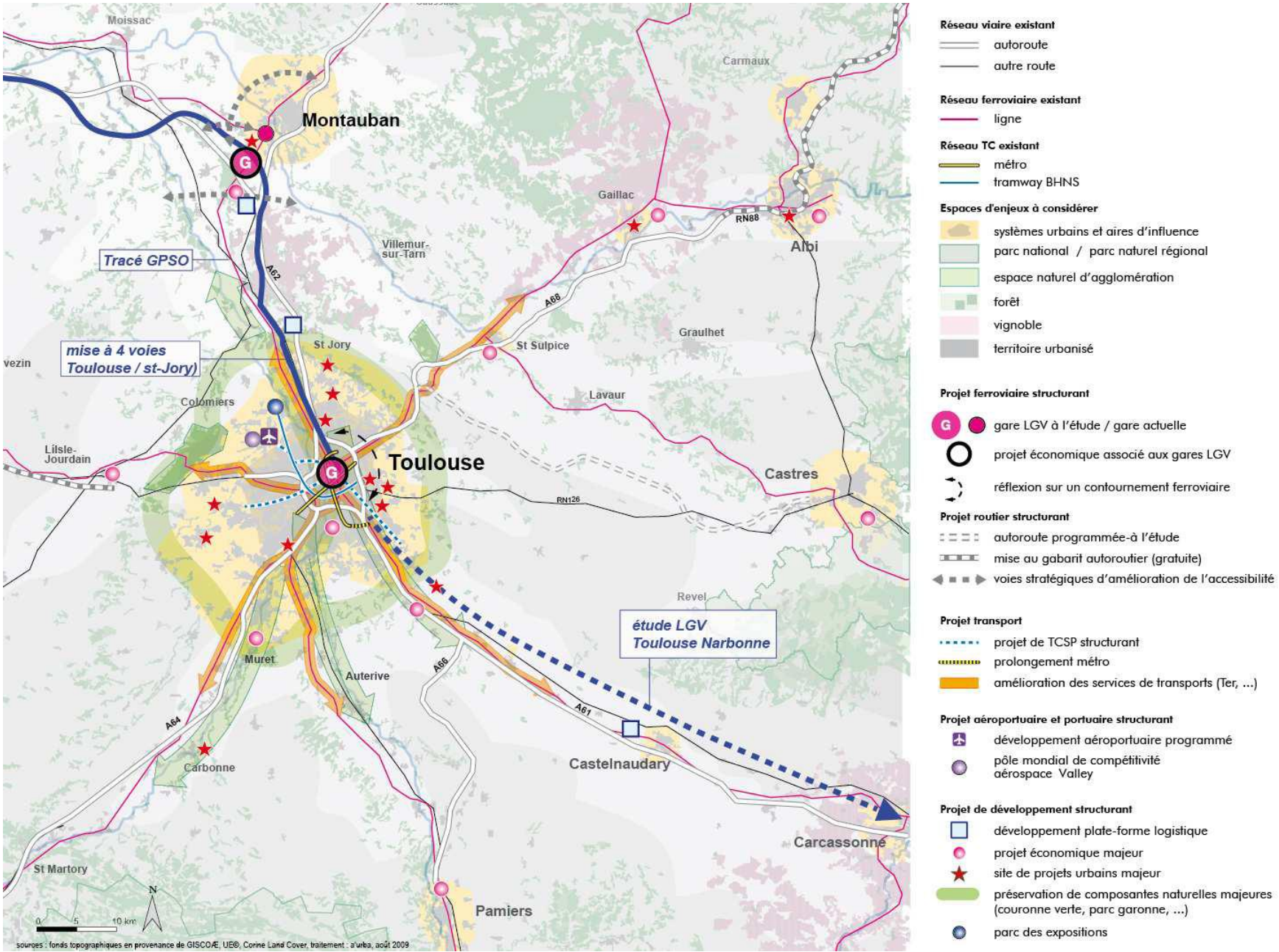
Source : SPLA Europolia, 2012

	Bureaux	Commerces de destination	Grand Equipement	Logements
Potentiel théorique	400 000 à 500 000 m² de SHON	20 000 à 40 000 m² de SHON	15 000 à 25 000 m² de SHON	5 000 à 10 000 logements sur foncier mutable et dans le diffus
Approche assiette foncière (y compris voirie)	12 ha <i>(dans le cas d'immeubles de 7 étages)</i>	2 à 4 ha <i>(selon choix de centre commercial ou mixité fonctionnelle)</i>	1 à 2 ha	50 à 100 ha Espaces mutables + diffus
Contraintes / Conditions de réussite	✓ proximité directe de la gare soit moins de 300 mètres ✓ un TC permettant un rabattement sur la gare et directement accessible depuis les pieds de bureaux permettrait d'élargir le périmètre	✓ pas de nécessité d'être directement connecté à la gare ✓ accessibilité ✓ visibilité ✓ lien avec le centre-ville pour s'inscrire dans le circuit marchand ✓ masse critique nécessaire si lien avec le centre-ville inexistant	✓ de préférence à proximité directe de la gare	✓ pas de contraintes de localisation : la programmation logement s'adapte sur le foncier restant excepté la nécessité de veiller autant que faire se peut aux nuisances sonores vis-à-vis des voies ✓ une demande forte : la surface potentielle est contrainte pas le foncier disponible et non par les potentialités du marché

Principaux enjeux de l'espace de cohérence de la métropole toulousaine

- Dans l'espace Sud-Ouest français et européen, renforcer la position de la métropole dans les domaines du rayonnement économique, de l'accessibilité, de la culture, du tourisme...
- Participer, en complémentarité avec Bordeaux, à la structuration et au renforcement de l'axe garonnais.
- Renforcer les coopérations et l'organisation de l'espace métropolitain avec les villes moyennes situées à moins d'une heure de Toulouse.
- Constituer un hub ferroviaire pour les territoires des départements voisins et être connecté efficacement à l'aéroport et au réseau TER, Bus interurbains, TC urbains...
- Maitriser le développement urbain lié à la nouvelle attractivité du territoire.
- Eviter un décalage trop important dans le temps avec le projet urbain de Bordeaux (enjeux d'image, de marketing territorial, d'attraction des investissements, d'implantations d'entreprises...).
- Mettre le centre-ville de Toulouse « au niveau » de celui des principales métropoles régionales (à l'image de Lyon, Lille ou Bordeaux).

Etat des principaux projets de l'espace de cohérence de la métropole toulousaine



Réalisation : AUAT, 2012

3.2. Espace de cohérence de Montauban

Quelques chiffres :

Population de l'aire urbaine de Montauban: 100 800 habitants

Population de la CA du Grand Montauban/nombre de communes:

70 900 habitants répartis sur 8 communes

3.2.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence de Montauban

- **Un carrefour de communication à la croisée des axes de circulation**

L'agglomération montalbanaise se situe à la croisée des axes de circulation Toulouse-Limoges et Bordeaux-Narbonne. Le développement de l'axe Bordeaux-Toulouse repositionnera Montauban dont la nouvelle gare offrira une desserte pour un vaste territoire composé du « Nord toulousain », du Sud du Lot, de l'Ouest du Tarn et du Nord du Gers. L'accessibilité routière du futur site de la gare TGV sera meilleure que celle du cœur de l'agglomération toulousaine. Afin de garantir un bon niveau de connexion entre les différents services de transports, l'enjeu sera d'assurer une bonne liaison entre la gare LGV et l'actuelle gare centrale de Montauban. En matière de fret, la LGV Bordeaux-Toulouse ne sera pas mixte. Pour le transport de marchandises, il n'y a donc pas d'enjeux autour de la nouvelle gare mais autour des sillons libérés sur ligne classique.

- **Un centre économique et universitaire d'envergure régionale**

Le bassin de vie de Montauban constitue un des territoires d'excellence agricole de la Région Midi-Pyrénées. De nouvelles formes d'activités rurales plus qualitatives ou à forte valeur ajoutée (maraîchage, agro-tourisme, produits labélisés cultures biologiques, circuits courts de distribution etc.) se développent. La Communauté d'agglomération est bien positionnée pour une dynamique d'implantation dans les secteurs tels que la logistique, la grande distribution et l'électronique. L'équipement et la maintenance pour l'aéronautique représentent également des domaines d'activité stratégique pour la Communauté d'agglomération.

La Communauté d'agglomération du Grand Montauban accueille plus d'un millier d'étudiants dans un centre universitaire qui est une antenne de l'université de Toulouse-Le-Mirail. Sont également implantés sur le territoire des établissements de recherche privée spécialisés dans l'électronique, l'ingénierie et études techniques, et l'agro-alimentaire. Ces implantations génèrent des dynamiques tant sur le plan économique que social.

- **Une complémentarité avec Toulouse à renforcer**

L'axe Toulouse-Montauban s'affirme comme étant un couloir de développement économique majeur du système métropolitain toulousain. Néanmoins, la répartition des activités entre le montalbanais et l'agglomération toulousaine est fortement déséquilibrée. La délocalisation d'entreprises toulousaines vers le montalbanais est rendue possible par une accessibilité équivalente entre la périphérie toulousaine et le territoire du Tarn-et-Garonne. La création d'une nouvelle zone d'activité tertiaire au niveau de la future gare TGV de Montauban pourrait constituer un levier de cette complémentarité économique. Cependant, cette complémentarité ne peut engendrer des effets positifs sur le territoire, que si les projets Tarn-et-garonnais se mènent de manière coordonnée avec les projets toulousains. Selon la nature du projet, la plateforme multimodale Grand Sud Logistique, située sur les communes de Montbartier, Labastide-Saint-Pierre et Campsas, pourra également être considérée comme complémentaire ou concurrentielle du pôle logistique Eurocentre.

- **Un étalement urbain à maîtriser**

Les territoires situés entre le Nord de l'agglomération toulousaine et le Sud de celle de Montauban sont soumis à de fortes pressions démographiques et foncières. Ce phénomène s'explique notamment par la présence des axes autoroutiers et ferroviaires facilitant les navettes domicile-travail entre les deux agglomérations. La périurbanisation intense de ce territoire pose le problème de sa traversée par de nouvelles infrastructures comme la LGV. L'étalement urbain devrait être contenu afin de limiter l'impact sur les populations. La gare nouvelle de Montauban peut constituer un accélérateur de l'étalement urbain dès lors que ce projet n'est pas accompagné d'une véritable réflexion urbaine sur le lien de ce lieu avec la ville de Montauban. Elle peut aussi au contraire constituer un élément majeur de structuration de l'urbanisation de cet axe.

3.2.2. Les stratégies et projets dans la perspective d'accueil de la LGV

Stratégies et planification

- **Une stratégie de développement oscillant entre indépendance et complémentarité vis-à-vis de Toulouse**

Pôle d'équilibre le plus proche de Toulouse, la Communauté d'agglomération du Grand Montauban, bien que soucieuse de capitaliser sur la proximité de Toulouse, ambitionne une existence en tant que pôle urbain et de services indépendant. Montauban se veut le pendant « à taille humaine » complémentaire de Toulouse, avec des avantages réels (services, niveau d'équipements, accessibilité, offre économique, patrimoine...) sans les inconvénients de la métropole (difficulté des transports et déplacements, cherté et rareté de l'immobilier et du foncier, rapport à l'environnement naturel plus distancié...).

- **Le SCoT de l'agglomération de Montauban : vers une anticipation du processus de métropolisation**

Le SCoT de l'agglomération de Montauban qui a été arrêté par le Comité syndical, présente un périmètre qui s'étend sur 34 communes, dont celle de Bressols (commune d'accueil de la future gare LGV) et compte plus de 106 000 habitants. Il présente un double objectif qui est d'anticiper le processus de métropolisation et de développer le territoire en respectant un juste équilibre entre besoins et développement durable. Pour répondre à ces objectifs, il affiche trois ambitions :

- Conforter le rayonnement et l'attractivité du territoire (accueillir les habitants et l'emploi)
- Permettre le développement harmonieux entre espace rural et espace urbain, dans le respect des grands équilibres (définir les polarités)
- Se doter de moyens pour construire ensemble un territoire cohérent (au sein du territoire du SCoT et avec les SCoT voisins).

Ces ambitions sont structurées autour de « trois piliers » qui permettent de décliner le projet de territoire à plusieurs échelles :

- « Les polarités urbaines » : il s'agit d'une structuration territoriale qui organise une offre d'activités, d'habitat et d'équipement adaptée selon quatre profils :
 - le « pôle urbain central » qui regroupe Montauban et Bressols et qui constitue un espace aggloméré qui regroupe 60% de la population et dispose des équipements et services structurant,
 - les « pôles secondaires » de Lafrançaise, Saint-Etienne de Tulmont, Labastide-Saint-Pierre et Montech,
 - les « pôles charnières existants et en devenir » de Saint-Nauphary, Villbrumier, Albias, Dieupentale, Montbartier et Montbeton,
 - les « bourgs et villages » qui regroupent les 22 communes du territoire ayant une vocation de proximité moins urbaine.
- « Le carrefour économique » : un projet d'envergure métropolitaine, moteur de développement pour une économie des proximités
- « Les patrimoines » : une trame naturelle, agricole et forestière garante d'une qualité de vie.

La première des ambitions du SCoT insiste sur le besoin de diversifier l'économie pour faire face à la métropole toulousaine et de s'intégrer dans la dynamique des villes TGV. Le besoin de hiérarchisation du développement économique tout en veillant à une meilleure répartition des activités est également affirmé. Il s'agit de « rendre lisible le périmètre à fort développement économique inscrit autour de la future gare TGV et de la ZAC départementale afin de renforcer les liens avec les villes et villages proches : Montech, Montauban, Bressols, Labastide-Saint-Pierre, Montbartier ».

En matière d'emploi, le SCoT estime entre 12 et 15 000 emplois nouveaux à accueillir autour des activités liées à l'agriculture, la recherche et l'agronomie.

Le SCoT affirme le besoin d'améliorer les équipements et infrastructures de transport pour faire face à la hausse de la mobilité liée aux futurs grands pôles qui seront générateurs de déplacements. La mise en place de lignes de transports collectifs doit s'organiser en fonction du mode de développement urbain prévu. La liaison entre les pôles secondaires et le pôle urbain

central, qui concentrent une majorité de population, doit pouvoir s'effectuer à terme par les transports collectifs. La voie ferrée qui traverse le territoire du SCoT de Dieupentale à Albias constitue une opportunité : une réflexion sur sa valorisation est à engager en lien avec le Conseil régional autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux et RFF gestionnaire d'infrastructure.

En matière de renforcement des axes routiers structurants, le SCoT se fixe plusieurs objectifs :

- Pour compléter le fonctionnement radioconcentrique du réseau routier, des voies complémentaires doivent être créées pour améliorer les liaisons entre les zones d'activités et les principaux pôles, assurer le désengorgement du couloir Toulouse-Montauban et enfin faciliter l'accès au pôle TGV.
- Créer certains axes en lien avec l'organisation routière du grand territoire : le boulevard urbain à l'ouest (BUO) de Montauban qui aura pour fonction de désenclaver le nord et l'ouest du territoire, le projet de nouvel échangeur autoroutier sur l'A62, et une liaison Est-Ouest dans la partie sud du territoire du SCoT. Cette transversale permettra de relier directement les départements du Tarn et du Gers via le Tarn-et-Garonne en évitant l'agglomération toulousaine. Elle permettra d'accueillir les automobilistes venant du futur échangeur autoroutier de Saint-Sulpice/Tarn, lieu de connexion avec l'autoroute menant à Albi. Cet axe accroîtra également l'aire de chalandise du futur pôle TGV. Ces projets qui impacteront bien au-delà du territoire du SCoT du Grand Montauban font apparaître la nécessité de mettre en place des partenariats avec les territoires de SCoT voisins. Cette nécessité est renforcée par l'arrivée de la LGV et des nouvelles demandes de mobilités qu'elle va engendrer. A ce titre, des complémentarités sont à rechercher avec les SCoT de la Haute-Garonne, du Tarn, du Gers et du Lot. Il existe des contacts entre le SCoT de Montauban et celui du Nord toulousain afin d'esquisser un système de déplacements dans tout le secteur Sud Tarn-et-Garonne/ Nord Haute-Garonne.

Le département du Tarn-et-Garonne compte deux autres SCoT en cours d'élaboration : le SCoT Trois Provinces (autour de Castelsarrasin) et le SCoT Deux Rives (autour de Valence d'Agen) à l'Ouest. A l'Est, un SCoT est en train d'émerger autour de Caussade et Négrepelisse : le SCoT Midi-Quercy

Le PLU de la commune de Bressols devra évoluer pour une mise en compatibilité avec le projet LGV. La révision du PLU permettra de l'adapter au nouveau projet d'aménagement et de développement et devrait explorer les enjeux suivants :

- quel projet d'aménagement pour un quartier nouveau autour de la gare (question traitée étroitement avec la Communauté d'agglomération et le SCoT ?
- quels liens entre un nouveau quartier de ville et le bourg actuel ?
- quel devenir pour les espaces entre la LGV, la gare et la forêt de Montech à l'ouest ?
- quel devenir pour les hameaux de Brial, Parayrols... ?
- comment organiser les zones économiques et d'activités traversées par la LGV ?

La première procédure liée à la révision du PLU devrait probablement intervenir en même temps que le lancement de l'enquête publique du GPSO (2013).

Des projets visant à renforcer le rayonnement de l'agglomération en Midi-Pyrénées et dans la vallée de la Garonne

Grand Montauban 2020 : un projet global pour le développement économique de l'agglomération

Afin d'affirmer son statut de deuxième ville de Midi-Pyrénées, la Communauté d'agglomération s'est engagée sur la définition d'une stratégie de développement économique à l'horizon 2020 : « Grand Montauban 2020 ».

L'accueil de la LGV dans l'agglomération fait partie des cinq grands enjeux de cette stratégie. A ce titre, une étude portant sur les opportunités économiques d'activités complémentaires générées par la future LGV, en prenant en compte l'environnement Agen-Toulouse, constitue l'une des actions à mener.

Les quatre autres enjeux de cette stratégie sont de faire du Grand Montauban « une terre d'innovation arboricole », « un territoire sans frontière », « une ville étudiante » et un « territoire reconnu ».

Parmi les projets majeurs issus de cette stratégie, il est prévu de mettre en place le **projet Agritronique**. En effet, Le développement économique du Tarn-et-Garonne, premier producteur français de

pommes et de prunes de table, second pour le melon et le raisin et troisième pour le kiwi et la noisette, est étroitement lié à son secteur arboricole. Le projet Agritronique a vocation à soutenir et développer cette filière en plaçant l'innovation au cœur de la stratégie de développement. Ce projet se décompose en trois axes majeurs et complémentaires.

- Agritronique Innovation : créer et développer une plateforme d'innovation associant chercheurs, enseignants, porteurs de projet, entreprises et arboriculteurs.
- Agritronique Formation : constituer une filière de formation favorisant l'alternance et en cohérence avec les besoins de compétences, assurant ainsi l'insertion professionnelle des étudiants et la compétitivité des entreprises.
- Agritronique Entreprises : favoriser les échanges collaboratifs des entreprises de la filière.

L'agglomération souhaite également s'inscrire comme **partenaire majeur dans les réseaux régionaux** : pôles de compétitivité (AGRIMIP Sud-Ouest Innovation, Aérospace Valley, Biosanté...), centres de recherches (ENSAT, INRA...), lycées.

Autres actions envisagées par la Communauté d'agglomération du Grand Montauban : réaliser un Schéma Territorial des Infrastructures Economiques pour organiser et planifier le développement de l'offre foncière, renforcer le réseau Très Haut Débit sur l'ensemble des zones d'activités économique du territoire, **augmenter les fréquences TER entre Toulouse et Montauban** sous l'angle plan climat (négociation à mener avec la Région), requalifier la zone d'activités Albasud qui constitue une vitrine pour le voyageur TGV...

Dans la moyenne Garonne dont la croissance démographique rapproche les espaces périphériques de Toulouse et Montauban, la proximité des axes de communication routiers (A20, A62) et ferrés (lignes classiques Bordeaux-Toulouse et Limoges-Toulouse) incite à favoriser **l'essor des activités logistiques** en continuité avec le succès de la plateforme Eurocentre située dans le nord de la Haute-Garonne. Face à ce constat, la réalisation de la zone Grand Sud Logistique à proximité de la nouvelle gare est prévue. Le Syndicat mixte, réunissant le Département et les communes de Labastide-St-Pierre, Campsas et Montbartier, affiche ses ambitions à quelques 20 kilomètres au nord d'Eurocentre. « Grand Sud Logistique », avec ses 450 hectares de réserves foncières, est dotée d'un branchement fer privé avec la ligne Paris-Toulouse qui doit être complété par la mise en œuvre d'un opérateur ferroviaire de

proximité (OFP). Ces éléments ajoutés à la proximité immédiate de l'échangeur entre l'A20 et l'A62 offrent d'importantes surfaces disponibles à environ 30 minutes de Toulouse. Le SCoT de l'agglomération de Montauban précise que ce nouveau pôle logistique devra être complémentaire à celui d'Eurocentre. Le groupe *Les Mousquetaires* est d'ores et déjà implanté au sein de Grand Sud Logistique, où son activité est dédiée à l'entreposage de commandes de produits alimentaires, secs et marchandises générales, pour approvisionner l'ensemble des points de vente du groupe²⁹ implantés dans le Sud-Ouest de la France (Midi-Pyrénées, Aquitaine, Poitou-Charentes, Limousin sud, Roussillon).

La zone Grand Sud Logistique en cours d'aménagement



Source : grandsudlogistique.com, 2012

En matière d'ingénierie territoriale, et signe de l'importance que porte l'instance départementale au projet GPSO, le Conseil général 82 est le seul du territoire GPSO à avoir recruté un chargé de mission spécifiquement dédié au projet de LGV.

3.2.3. Le pôle d'échange de Bressols-Montauban

La nouvelle gare de Montauban sera située au sud de l'agglomération, à l'intersection de la ligne existante. Elle sera localisée à proximité des autoroutes A62 et A20. L'ensemble des TER desservants Montauban-Villebourbon y marqueront l'arrêt. D'un point de vue du trafic voyageurs, la nouvelle gare devrait accueillir 1 220 000 voyageurs/an, dont 260 000 en correspondance avec les TER.

Pour mieux desservir la gare via le réseau autoroutier, il est prévu de lancer des études de faisabilité et d'opportunité d'un nouvel échangeur sur l'A62 entre Montauban et Montech. Par ailleurs, afin d'anticiper l'arrivée de la LGV et ses corollaires, une réflexion est menée à l'échelle départementale sur l'élaboration d'un schéma global des mobilités dans 20 ans.

L'objectif est de créer une interface entre le TGV et les réseaux locaux de transport urbains et périurbains. Le croisement de l'actuelle ligne de chemin de fer au sein de la nouvelle gare permettra d'avoir sur place une jonction avec les lignes TER. Il est également question de compléter les possibilités d'accessibilité à la future gare avec la mise en place de transports collectifs performants en connexion avec le pôle urbain central mais aussi avec la nouvelle zone logistique et les pôles secondaires de Labastide-Saint-Pierre et Montech. Les modes doux en lien avec Montauban devront être développés en parallèle.³⁰

D'un point de vue urbanistique, le territoire d'accueil de la gare est encore faiblement aménagé ce qui permettra de réaliser un nouveau pôle sans contraintes majeures. A ce titre, un projet de ZAD est à l'étude autour de la gare. En matière de projet urbain, il est prévu de lancer un concours d'urbanisme de visibilité nationale associant les acteurs à l'échelle métropolitaine et ce, afin de dessiner un programme cohérent qui intègre :

- Le besoin en termes d'offre foncière dédiée et de nouvel équipement public.
- L'anticipation sur un réseau dense de circulations intégrant notamment des navettes et une réflexion sur la création d'un boulevard entre la gare et le centre-ville.
- Une réflexion à l'échelle métropolitaine pour éviter une « concurrence frontale » avec Toulouse et Agen notamment.

³⁰ Par ailleurs, la Communauté de communes du Terroir Grissoles-Villebrumier a élaboré un schéma territorial des déplacements qui comprend notamment les pôles de Labastide-Saint-Pierre et Grissoles.

²⁹ Intermarché, Netto...

A moyen terme, les objectifs sont les suivants :

- Repositionner la ville autour d'un axe centre-ville historique
 - Gare LGV, c'est-à-dire intégrer la gare LGV dans le projet de ville (prise en compte du triptyque gare LGV - gare Villebourbon - centre-ville). Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) qui bloquait le développement urbain autour de la gare de Montauban-Villebourbon a été révisé. Cette révision ouvre de nouvelles possibilités d'évolution pour les quartiers situés autour de cette gare.
- Définir des liaisons ville-gare LGV en mettant en œuvre une « promesse d'accessibilité » (cinq minutes de trajet toutes les 10 minutes).
- Equilibrer les développements au Nord et au Sud de l'agglomération pour les zones d'activités économiques (ZAE), bien que la priorité soit désormais donnée au Sud.
- Mobiliser les outils d'urbanisme existants (ZAD, maîtrise foncière, EPFL, SPLA...).
- Valoriser le projet en accueillant de nouvelles activités : création d'une nouvelle offre foncière et tertiaire. A ce titre, la réalisation d'une étude de besoin sur l'ensemble de la zone de chalandise est prévue.
- Appuyer la démarche par une campagne de communication sur les actions qui seront initiées.

Concernant la gare en elle-même, et en matière d'intermodalité, un espace sera dédié au stationnement des bus, des véhicules particuliers et des deux roues. A ce stade du projet, sont envisagés³¹ :

- 25 places dédiées aux taxis et arrêts minutes
- 3 à 4 quais de bus
- 1000 places de stationnement
- 175 places au sein d'un parc deux roues et vélos
- 100 places au sein d'un espace vélos libre-service.

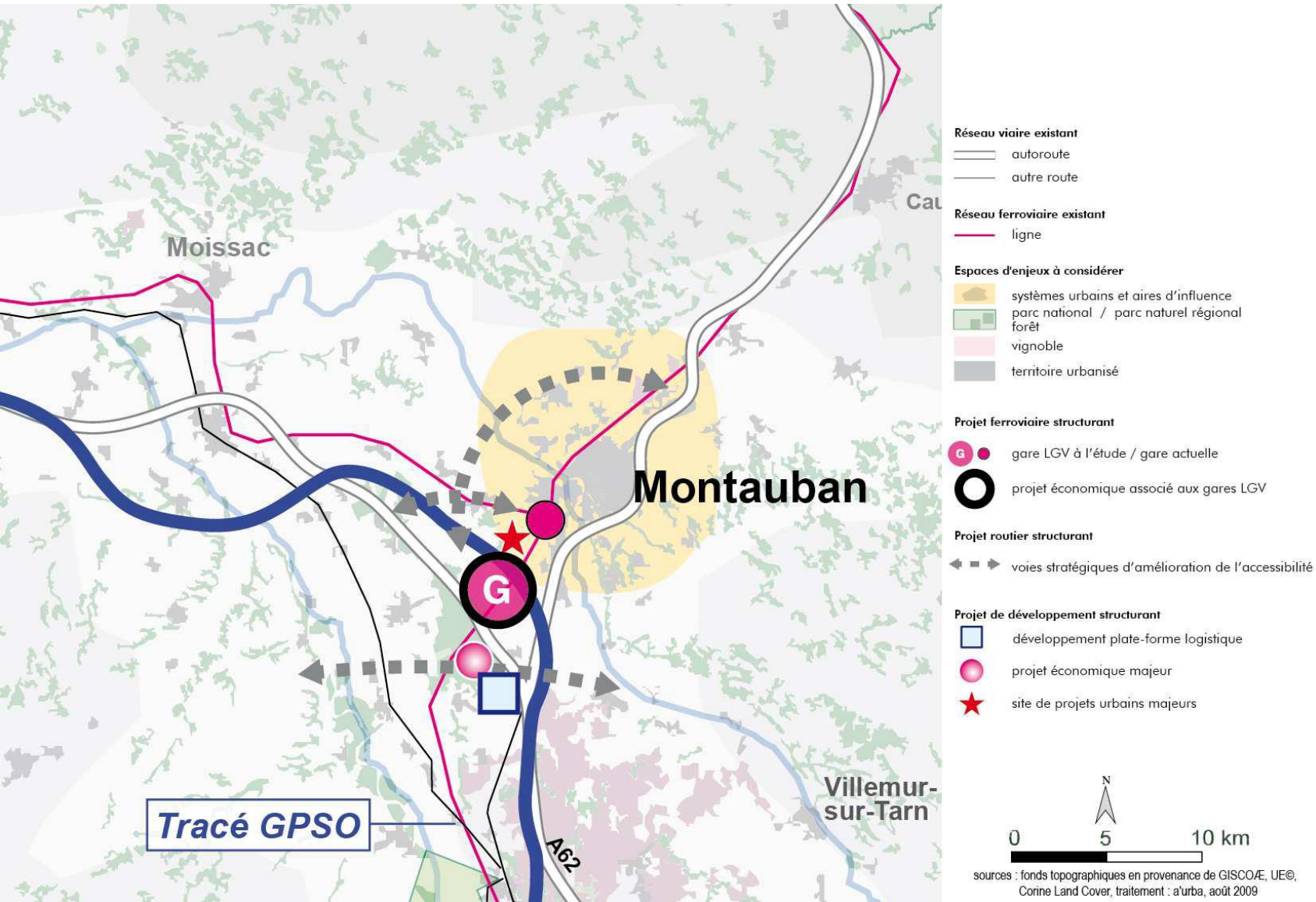
En matière de scénarii d'aménagement, les voies LGV et voies classiques se croisant en dénivelé, la gare devrait être construite sur deux niveaux.

³¹ Les chiffres indiqués en matière de stationnement sont susceptibles d'évoluer avec le projet.

Principaux enjeux de l'espace de cohérence de Montauban

- Participer, en complémentarité avec Agen, à la structuration de la moyenne Garonne.
- Une complémentarité économique à trouver entre le « Sud de Montauban » et le « Nord de Toulouse ».
- Un projet urbain à l'échelle de l'axe Toulouse-Montauban qui s'appuie sur la nouvelle gare TGV de Montauban.
- Un développement urbain généré par la nouvelle accessibilité à maîtriser.
- Une accessibilité multimodale à maîtriser et complémentaire de Matabiau.
- Une liaison à assurer entre la gare TGV et le centre-ville de Montauban par les infrastructures et offres de transport (TC, VP, modes doux...), et par le projet urbain (boulevard, urbanisation...).
- Prendre en compte les flux des départements voisins (Haute-Garonne, Gers, Lot et Tarn) vers la nouvelle gare TGV.

Etat des principaux projets de l'espace de cohérence de Montauban



Réalisation : AUAT 2012

3.3. Espaces de cohérence des territoires éloignés du tracé LGV

Les territoires considérés « comme éloignés du tracé LGV » sont le Gers, l'Ariègeois, le secteur géographique d'Albi-Castres-Mazamet dans le Tarn, le Lot et l'Aveyron. Pour ces territoires, les principaux enjeux liés au GPSO résident dans la qualité des connexions dont ils pourront bénéficier avec les gares LGV, ainsi que dans leur faculté à « capter les retombées positives » générées par la LGV, tels que le renforcement de leurs spécificités locales et leur intégration dans la dynamique métropolitaine de Toulouse. L'attractivité résidentielle de ces territoires éloignés du tracé LGV pourrait être renforcée et ainsi engendrer des enjeux en matière d'économie résidentielle. La limitation des effets discriminants liés au GPSO, qui favorise le développement des territoires directement desservis, constitue également un enjeu.

3.3.1. Le Gers

Profil général et enjeux de l'espace de cohérence du Gers

- *Une position au cœur d'un réseau de communication à valoriser*

Le département du Gers constitue un ensemble relativement homogène autour de son chef-lieu Auch situé en son centre. Cette position lui assure un rayonnement fort sur un territoire peu urbanisé et dont l'activité agricole demeure importante. Le Gers est aujourd'hui tangenté par les grands axes de transit autoroutiers (A62, A64 et A65) et par le tracé du GPSO (Bordeaux Espagne à l'ouest, Bordeaux-Toulouse au nord et à l'est, et le tronçon éventuel reliant Mont de Marsan et Pau au sud). Ce handicap pourrait se transformer en atout pour ce département qui possède malgré tout une bonne accessibilité, notamment vers Toulouse. Cette situation constitue un facteur de développement important pour ce territoire rural.

- *Une périurbanisation de l'Est du département à maîtriser*

L'agglomération toulousaine se développe fortement le long de l'axe Toulouse-Auch. Celui-ci est touché par une importante périurbanisation qui diminue avec l'éloignement de Toulouse. Le secteur le plus sous influence est celui de l'Isle-Jourdain, intégré aujourd'hui à l'aire urbaine de Toulouse et affiché comme centralité sectorielle dans les documents stratégiques de l'InterSCoT toulousain. L'enjeu de ce territoire est d'arriver à diversifier son développement par l'accueil d'activités, sur le modèle de Latécoère à Gimont, tout en maîtrisant les phénomènes de périurbanisation. Le développement récent des franges départementales, en particulier des territoires voisins de l'agglomération de Toulouse, mais également du Nord à proximité de l'agénais, du Sud desservi par l'A64 (Toulouse-Tarbes-Pau-Bayonne) et du Sud-Ouest avec l'A65 entre Langon et Pau, pourrait à terme bouleverser l'organisation d'un territoire jusqu'alors tirant son homogénéité de la polarisation exercée par le chef-lieu Auch. Cette perspective est renforcée par la construction des deux LGV du GPSO dont les tracés, laisseront eux aussi le Gers à l'écart.

- *Un cadre rural attractif à exploiter et à maîtriser*

Le caractère rural et historique rend, aujourd'hui, les bastides du Gers essentiellement attractives pour un tourisme régional. Les séjours y sont relativement courts. L'amélioration de l'accessibilité nationale du département pourrait entraîner un mitage par l'augmentation des résidences secondaires du territoire gersois. Cette attractivité peut constituer un atout pour le territoire à la condition d'être maîtrisée.

Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Le Conseil général du Gers a engagé une réflexion afin d'établir un schéma collectif des transports. Ce dernier vise à améliorer les liaisons avec les gares TGV voisines et en particulier avec la nouvelle gare d'Agen dont l'accès est considéré comme étant le plus aisé en comparaison de ceux de la gare de Toulouse (ralentissements quotidiens aux heures de pointe sur la 2X2 voies à l'entrée de l'agglomération toulousaine) et de la nouvelle gare de Montauban (la route n'autorise pas une liaison de bon niveau). La présence d'un pôle multimodal moderne sur le site de la gare

d'Auch est considérée comme étant un atout pour la mise en place de bonnes liaisons en direction de ces « points d'accroche » au réseau TGV.

Un bon maillage de services de transports pour accéder aux gares LGV devrait permettre de renforcer l'attrait résidentiel du Gers, d'étoffer progressivement le centre universitaire et d'assurer le développement d'un pôle industriel centré sur les activités aéronautiques à proximité de l'aérodrome d'Auch-Lamothé.

Afin d'accéder aux infrastructures de communications qui contournent le département du Gers, le raccordement de l'autoroute A65 Bordeaux-Pau à la route départementale D935 (Aire sur Adour-Tarbes) est en cours, tout comme la poursuite de l'aménagement de la RN124 Auch-Toulouse avec un passage progressif à 2X2 voies.

En matière de planification urbaine, il existe des réflexions notamment sur l'émergence d'un « SCoT rural » autour d'Auch. L'étude portée par le Pays d'Auch et des Portes de Gascogne s'interroge sur les périmètres possibles de ce futur SCoT en hésitant entre un choix privilégiant le regroupement des territoires situés dans l'aire de rayonnement de la centralité du chef-lieu de département et une autre option identifiant une aire de croissance et de cohérence structurée par l'axe routier Auch-Toulouse. Néanmoins, la définition du périmètre de ce futur SCoT est loin d'être arrêtée. Le seul SCoT approuvé sur l'ensemble du territoire du Gers est le SCoT des Coteaux du Savès (l'Isle Jourdain) situé à l'extrême est du département et à proximité de l'agglomération toulousaine.

3.3.2. L'Ariègeois

Profil général et enjeux de l'espace de cohérence de l'Ariègeois

- *La vallée de l'Ariège, une pénétrante dans le massif pyrénéen à conforter*

L'Ariège est un département présentant des milieux géographiques très contrastés allant de la plaine jusqu'aux hauts sommets pyrénéens. Le relief a donc une importance décisive dans l'organisation territoriale en divisant le département en deux : la basse-Ariège des coteaux et des plaines et la haute Ariège correspondant à un espace de montagne.

La vallée de l'Ariège, avec ses tunnels déjà réalisés en son bout offre un passage relativement aisé au travers des Pyrénées. Cet axe se situe dans le prolongement naturel de la liaison Paris –

Toulouse vers Barcelone et l'Andorre. Le projet éventuel d'une nouvelle traversée routière des Pyrénées³³ en prolongement de l'A66, s'il se réalise, aurait un impact sur l'ariégeois. Les effets attendus seront différents en fonction des caractéristiques retenues : tracé, axe de transit ou voie rapide de desserte avec de nombreux échangeurs....

Pour l'instant le trafic transfrontalier demeure faible à l'exception des passages en direction du Pas-de-la-Case en fin de semaine et pendant les vacances estivales. Son niveau ne permet pas, loin s'en faut, l'équilibre de la gestion du tunnel du Puymorens facilitant l'accès au département des Pyrénées-Orientales et à la Cerdagne et au-delà à Barcelone.

- **Des réserves foncières dans la plaine à exploiter**

La plaine de l'Ariège propose un vaste territoire aux portes de l'agglomération toulousaine favorable au desserrement de cette dernière. Le recentrage des activités ariégeoises sur cette plaine implique l'implantation de nouvelles activités mais aussi le développement du bi-pôle Foix-Pamiers. Le desserrement de l'aire urbaine toulousaine vers le sud constitue donc un enjeu fort de la basse Ariège. Ce rapprochement avec l'aire urbaine toulousaine devrait permettre d'intensifier les relations avec la métropole, par le biais des infrastructures routières et ferroviaires.

- **Le massif pyrénéen à protéger et à développer**

La valeur environnementale du massif pyrénéen est maintenant largement acquise, mais ce territoire qui vivait grâce à des industries traditionnelles doit trouver un nouveau souffle par le développement de nouvelles activités. Le nouveau développement local passe essentiellement par des activités touristiques. L'enjeu est donc de créer des activités mettant en valeur le cadre environnemental tout en le respectant.

Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

En matière d'accès à la future gare LGV de Toulouse, la qualité de la liaison ferroviaire par la ligne Toulouse-La-Tour-de-Carol qui a été récemment rénovée apparaît comme pouvant être efficace.

³³ *Projet d'infrastructure routière qui est souhaité par les acteurs locaux*

Cette bonne connexion à Toulouse et au réseau LGV représente une opportunité dans trois domaines :

- Le renforcement de l'attractivité touristique avec l'aménagement des services offerts par la desserte ferroviaire. L'exemple du succès du ski-rail entre Toulouse et la station d'Ax-les-Thermes préfigure ce que pourrait être cette desserte au bénéfice d'un secteur économique essentiel pour la haute Ariège.
- L'ouverture que le réseau LGV propose sur les grandes circulations nationales et internationales. En effet, bien que le Pays de Foix soit d'ores et déjà bien connecté au réseau national de communication par voie ferrée et par l'A66, ainsi que par le prolongement de cette dernière par une 2X2 voies jusqu'à Tarascon-sur-Ariège en attendant la poursuite des travaux jusqu'à Ax-les-Thermes (voire une liaison entre l'A66 et le réseau autoroutier espagnol vers Barcelone³⁴), l'atout TGV à une distance-temps d'environ une heure de Toulouse est parfaitement perçu par les collectivités et son absence serait vécue comme un handicap.
- La position du bassin de Foix sur l'itinéraire Nord-Sud en direction de l'Espagne et Barcelone pourrait laisser entrevoir l'utilisation de la ligne ferroviaire pour le fret (hypothèse qui sous-entend de gros travaux d'aménagement sur la ligne actuelle).

Le Conseil général de l'Ariège est intéressé par le prolongement de la LGV Bordeaux-Toulouse vers Narbonne. En effet, une gare LGV à Carcassonne constituerait un atout pour la basse vallée de l'Ariège et pour le Pays d'Olmes.

Dans le domaine de la planification, le département de l'Ariège compte un SCoT en cours d'élaboration : le SCoT de la Vallée de l'Ariège. L'arrivée de la LGV à Toulouse devrait profiter en priorité au territoire métropolitain et par voie de conséquence amplifier l'attrait résidentiel de l'Ariège. Cette croissance génère d'ores et déjà une augmentation des déplacements qui est prise en compte dans les travaux d'élaboration du SCoT et dans un projet gare à Foix, associant des mesures pour améliorer son accès difficile et des études initiées pour évaluer les évolutions de trafic dans les prochaines années.

A Pamiers, l'amélioration du fonctionnement de la gare et des investissements pour le développement du fret sont engagés :

³⁴ *Liaison qui est souhaitée par le Conseil général de l'Ariège*

- Les travaux en cours à la gare de Pamiers participent à l'amélioration des conditions d'accès (voirie et parking) et constituent une première phase. Dans une seconde phase, la récupération de trains appartenant à la SNCF permettra l'agrandissement de la gare pour faire face à l'augmentation continue du trafic. La construction de bâtiments consacrés à l'habitat et à des activités du secteur tertiaire est prévue. Ces réflexions engagées dans le cadre du PLU en cours d'élaboration s'inscrivent dans une vision d'ensemble pour faire face à l'intensification des déplacements avec l'extérieur dont Toulouse et son aéroport, mais également à l'intérieur de la ville de Pamiers.
- La zone d'activité Gabriélat d'une dimension de 100 hectares, située à proximité de l'échangeur de l'A66 et de la voie ferrée est desservie par le rail. Le terminal est terminé et il est raccordé à un réseau ferroviaire privatif. A court terme, un carrier local serait susceptible de charger un train par semaine et un train par jour pour les graviers. L'avenir du fret passe probablement par le développement de cette activité en direction de Puycerda dont la ligne a fait l'objet d'une lourde rénovation et qui pourrait peut-être attirer des chargeurs pour des trains de fret de nuit.
- La Communauté de communes de Pamiers entend également profiter de sa position dans le territoire métropolitain de Toulouse, du cadencement performant des trains et de sa proximité avec l'A66 pour valoriser son territoire. La Communauté de communes deviendra probablement à terme une Communauté d'agglomération.

3.3.3. Albi/Castres-Mazamet

Profil général et enjeux de l'espace de cohérence d'Albi/Castres-Mazamet

- **Un territoire d'interface à renforcer**

L'espace de cohérence d'Albi/Castres-Mazamet correspond peu ou prou au département du Tarn. Il est composé de trois sous-ensembles : l'agglomération d'Albi, l'agglomération de Castres-Mazamet et le gaillacois. L'influence de Toulouse sur le territoire tarnais est aujourd'hui importante, et les vallées du Tarn et de l'Agout sont des branches du développement en étoile de l'aire

métropolitaine toulousaine. Contrairement aux autres axes de l'étoile métropolitaine, les branches tarnaises ne sont pour l'instant pas raccordées vers d'autres grandes agglomérations et sont essentiellement orientées vers Toulouse. Ainsi, l'ouverture vers le nord-est au-delà du Massif Central vers la région lyonnaise pourrait être un facteur de développement important du territoire, surtout pour l'albigeois.

Au nord-est de l'albigeois, l'aménagement de la RN 88 entre Rodez et Carmaux constitue également un enjeu important pour que le département de l'Aveyron et sa préfecture puissent bénéficier d'une bonne accessibilité à la gare LGV de Toulouse.

- **Une ouverture vers le montalbanais à initier**

La desserte de Montauban par le TGV viendra certainement modifier les équilibres actuels et l'attractivité quasi-exclusive de Toulouse. Ainsi, l'implantation de la future gare de Montauban dans un lieu à l'accessibilité automobile facilitée, pourrait engendrer un rabattement routier d'une partie du Tarn vers cette gare.

Le niveau d'attraction de la gare de Matabiau depuis le Tarn dépendra de la qualité de la desserte en transports collectifs entre les villes (TER notamment).

- **Le désenclavement du castrais et son avenir industriel à anticiper**

L'agglomération de Castres-Mazamet est aujourd'hui à l'écart des grands flux de communication. Le projet de réalisation d'une liaison autoroutière vers Toulouse via l'A68 et l'échangeur de Verfeil est fortement soutenu par les industriels locaux de la chimie/pharmacie et par les collectivités locales du bassin de Castres-Mazamet.

L'avenir industriel de ce territoire en reconversion est donc lié à son désenclavement par la route, le ferroviaire étant peu performant dans ce secteur.

La perspective de prolongement du GPSO vers le sud-est avec la réalisation de la LGV Toulouse-Narbonne, comprenant une gare TGV à Carcassonne, pourra faire de cette dernière une alternative à la gare de Toulouse pour les castrais et mazamétains voulant accéder au TGV, notamment pour ceux qui chercheront une connexion vers le sud-est de la France ou vers l'Espagne.

- **Une périurbanisation de la vallée du Tarn et une intensification des échanges avec Toulouse à maîtriser**

Aujourd'hui, plusieurs communes de l'ouest du Tarn se situent dans l'aire urbaine toulousaine. Le nombre de ces communes a augmenté entre 1999 et 2010. Il existe donc une intensification des flux domicile-travail entre la vallée du Tarn et l'agglomération toulousaine. Dans cette optique, une croissance du trafic sur l'A68 est envisageable et un report modal important vers le ferroviaire peut se produire. L'infrastructure ferroviaire actuelle ne peut pas supporter une augmentation du trafic et le doublement partiel entre Toulouse et Saint-Sulpice/Tarn risque de ne répondre qu'en partie aux problèmes de saturation.

Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

La diffusion de l'urbanisation le long des axes Toulouse-Albi et Toulouse-Castres, l'amélioration des voies de communications vers Toulouse (création de l'A68, amélioration des infrastructures ferroviaires et projet d'autoroute Castres-Toulouse), ont fait émerger la possibilité de créer un parc d'activités « ZAC des Portes du Tarn » sur les communes de St Sulpice/Tarn et de Buzet. Il s'agit d'un parc d'une surface de 150 hectares (extensible) avec possibilité d'embranchement ferroviaire à St Sulpice à la limite du département. Ce projet de parc d'activités va faire l'objet d'une enquête publique et les travaux devraient débuter en 2014.

En matière de planification, le Tarn compte six SCoT approuvés, en cours d'élaboration ou émergeant, ainsi qu'un schéma directeur en cours de révision (SD de la « Montagne du Haut Languedoc » qui est transfrontalier avec le département de l'Hérault). Parmi les six SCoT, trois sont approuvés : ceux du « Grand Albigeois », du « Vignoble Gaillacois, Bastides et Val Dadou » et du « Pays d'Autan » (Castres-Mazamet).

Le Projet GPSO est pris en compte dans le SCoT de l'Albigeois ainsi que dans la démarche PDU en cours. Ces documents posent la question de la structuration de l'axe Albi-Toulouse afin d'accéder à la future gare LGV de Toulouse-Matabiau. Le développement et l'aménagement des territoires à la sortie d'Albi en direction de Toulouse sont en cours (Fonlabour, Marssac).

La Communauté d'agglomération du Grand Albigeois (C2A) mise sur une stratégie de développement autour d'activités innovantes

(Parc technologique Albi-InnoProd) et sur l'enseignement supérieur et la recherche. La C2A affirme que le GPSO pourra améliorer les relations vers Toulouse, et au-delà, avec Paris et les autres grandes métropoles, et confortera ainsi cette stratégie. En complément de l'accès à la gare LGV, la C2A souligne le besoin d'une connexion performante entre Matabiau et l'aéroport de Toulouse-Blagnac qui restera un outil essentiel pour beaucoup de relations d'affaires.

Le pôle de Castres-Mazamet souffre encore de liaisons routières difficiles avec Toulouse, ce qui a posé la question de l'opportunité d'une infrastructure autoroutière, objet d'un débat public, débouchant sur des études engagées par décision ministérielle en 2010. Le tracé de référence de la future autoroute a été validé en mars 2012 et le lancement de l'enquête d'utilité publique devait se tenir à l'été 2012.

En Midi-Pyrénées, Castres-Mazamet représente un pôle d'équilibre dans les domaines de la chimie, du numérique et de la santé. La stratégie de développement du territoire est notamment bâtie sur un pôle de compétence fortement marqué par les activités liées à la santé.

D'une manière générale, les collectivités du Tarn considèrent qu'un accès routier performant à la gare LGV de Bressols entrainera très probablement un développement du trafic automobile entre Albi et Montauban.

3.3.4. Le Lot

Profil général et enjeux de l'espace de cohérence du Lot

- **Un territoire situé entre deux projets de LGV**

Pour le territoire lotois, il apparaît stratégique de ne pas se trouver à l'écart du réseau LGV, ceci en tenant compte de la situation de Cahors sur la ligne ferroviaire classique du POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et en s'intéressant aux différents projets de LGV, à savoir GPSO (Bordeaux-Toulouse) et Poitiers-Limoges. Le maintien et le développement des services ferroviaires sur la ligne POLT est au cœur des enjeux de connexion du département avec les gares LGV de Toulouse et Montauban. La Communauté d'agglomération est également attentive au prolongement envisagé des services TGV de la LGV Poitiers-Limoges jusqu'à Brive, voir Cahors. La gare LGV d'Agen intéresse aussi le Lot et plus

particulièrement la basse vallée et l'ouest du département. Pour le figeacois et l'est du département, l'enjeu de raccordement à Toulouse et à Brive apparaît comme important.

Par ailleurs, l'A20 joue un rôle primordial pour accéder à la métropole toulousaine. Le désenclavement significatif du territoire lotois passera également par l'amélioration des transports à l'intérieur même du département.

- ***Des activités économiques principalement localisées le long de l'autoroute A20 et autour du bassin de Figeac à l'est du département***

En matière d'activité économique, le développement s'effectue principalement le long de l'autoroute A20 sur un axe Nord/Sud. Cet axe comporte une zone d'activité économique d'intérêt régionale à Cressensac, à proximité de l'échangeur de l'A20 (Parc d'activité du Haut Quercy), et deux des trois zones d'intérêt départemental qui se situent également le long de l'autoroute (Bramefond à Souillac et Cahors Sud), la troisième étant située au sein du bassin de Figeac. Ce dernier s'inscrit au sein de la « Mécanic Vallée » qui regroupe des entreprises industrielles sur un territoire allant de Rodez à Tulle.

Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Afin d'assurer le désenclavement du territoire, le schéma départemental des transports prévoit l'aménagement des routes suivantes :

- aménagement de la route Bias-Brive par Martel qui est considéré comme indispensable pour assurer le bon fonctionnement du pôle industriel constitué autour de l'entreprise Andros
- la déviation de Figeac permettant notamment un accès plus efficace à l'A20.

Le Schéma départemental des transports indique aussi la nécessité d'organiser des liaisons régulières avec l'aéroport de Brive-Vallée de la Dordogne, qui est situé à 15 minutes au sud de Brive par l'A20 et qui offre des rotations journalières avec Paris-Orly et une liaison régulière avec Londres. Par ailleurs, le Conseil général apporte son soutien au projet LGV Poitiers-Limoges et à une ligne TGV

éventuelle Paris-Brive. Le Département adhère également à l'association « urgence POLT » demandant la modernisation de la voie historique.

A Cahors, la modernisation de la gare et l'aménagement du quartier où elle est implantée sont en projet. Le besoin de liaisons ferroviaires de qualité avec Toulouse est souligné par la Communauté d'agglomération, notamment pour permettre le développement des collaborations entre le site universitaire de Cahors et les universités toulousaines : depuis la rentrée 2011 le département Histoire de l'art et archéologie de l'Université Toulouse II Le Mirail a ouvert à Cahors un master professionnel « Patrimoine », et la CCI de Cahors en partenariat avec l'université Paul Sabatier ont obtenu la création de la sixième école d'audioprothèse de France (ouverture en 2013).

En matière de planification, le SCoT « Sud du Lot » a été retenu dans le cadre de l'appel à projet national « SCoT ruraux ». L'étude de préfiguration a proposé de regrouper au sein du même périmètre cinq Communautés de communes ou d'agglomération et une partie de la CC du Lot-Célé, soit 124 communes. Par ailleurs, un SCoT est en cours de réalisation dans le figeacois et une étude concernant l'élaboration du SCoT « Cahors/Sud du Lot » est en passe d'être lancée. Les territoires situés au nord du Lot devraient également prochainement engager l'élaboration d'un SCoT.

3.3.5. L'Aveyron

Profil général et enjeux de l'espace de cohérence de l'Aveyron

- ***Un territoire de Midi-Pyrénées relativement enclavé bénéficiant de connexions plus favorables avec les départements et régions voisins de sa limite est***

Le département de l'Aveyron se situe au nord-est du territoire GPSO. Au regard de la faible qualité des voies de communication pour accéder à la métropole toulousaine via le département du Tarn, l'Aveyron et Rodez sont aujourd'hui relativement enclavés. A l'Est du département, l'Autoroute A75 permet un accès efficace vers Montpellier au sud et vers Clermont-Ferrand au nord.

D'une manière plus générale, l'accès aux LGV nouvelles pourra s'effectuer sur quatre sites différents dont la desserte TGV sera améliorée : Toulouse et Montauban (avec GPSO), Montpellier (avec le contournement LGV Nîmes-Montpellier qui sera raccordée à la

vallée du Rhône) et Limoges (via la LGV Limoges-Poitiers). L'organisation territoriale du département conduit cependant à penser ces questions de connexions de façon différente selon qu'ils sont envisagés depuis Rodez, Millau, Decazeville ou Villefranche-de-Rouergue.

- ***Un marché de l'emploi relativement dynamique autour de Rodez***

En Midi-Pyrénées, l'Aveyron et en particulier le territoire organisé par Rodez, fonctionnent avec une relative autonomie par rapport à la métropole toulousaine, peut-être du fait de leur éloignement/enclavement. D'où l'originalité de Rodez par rapport aux autres "villes moyennes" plus directement dans l'orbite toulousaine. Cette situation explique peut-être une bonne santé économique relative, ce qui se traduit dans de bons résultats pour le marché du travail dans la zone d'emploi de Rodez.

Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

En matière d'accessibilité aux principaux réseaux de communication, la Communauté d'agglomération du Grand Rodez et le Conseil général de l'Aveyron ont fait de l'aménagement de la RN 88 entre Rodez et Carmaux une priorité, ceci afin de pouvoir accéder de manière efficace à la métropole toulousaine et à sa gare LGV. Afin de penser de manière globale les questions de mobilités et de connexions aux réseaux de transport, une « conférence départementale pour l'optimisation des transports collectifs » qui réunit les différentes autorités organisatrices concernées a été mise en place. En outre, le réseau départemental de transport devrait être restructuré durant le courant de l'année 2013 et intégrer les nouvelles perspectives offertes par les projets de LGV et en particulier GPSO.

La question de l'accessibilité est également prise en compte dans le projet de territoire du Grand Rodez qui fait l'objet d'une « Convention territoriale d'agglomération » et dont l'échéance est fixée à 2013. Pour la période 2014-2020, le Grand Rodez souhaiterait engager une réflexion qui prenne en compte les LGV afin d'ajuster la stratégie territoriale de l'agglomération. En ce domaine, les délais nécessaires au lancement de l'élaboration du

futur SCoT n'ont pas permis cette vision prospective, le débat ayant surtout porté sur la définition d'un périmètre de SCoT.

Toujours en matière d'accessibilité et de désenclavement du département, l'amélioration de l'accès de Rodez à l'A75 via Séverac-le-Château est également une priorité, tout comme le maintien et le développement de l'aéroport de Rodez-Marcillac.

Outre l'aménagement de la RN88, le Grand Rodez a privilégié deux autres opportunités majeures à exploiter dans son projet de territoire : le renforcement des liens entre économie locale et enseignement supérieur et l'accueil de la donation Soulages. L'objectif est de consolider le statut de Rodez en tant que ville moyenne dans l'armature urbaine régionale et nationale, notamment en assurant la mise en place d'équipements majeurs (économiques, culturels ou universitaires) et en veillant à la qualité urbaine (par restructuration du cœur de l'agglomération avec les aménagements concernant le secteur de l'ancien foirail et le quartier de Bourran notamment), pour faire du Grand Rodez une agglomération de référence en ce domaine.

Principaux enjeux des territoires éloignés du tracé LGV

- Bénéficier d'une accessibilité performante aux gares LGV (enjeux en termes d'infrastructures de transport et de services (TER/TCU, bus interurbains) et plus globalement d'intermodalité et de multimodalité).
- Conforter certaines spécificités des territoires (développement économique, touristique, attrait résidentiel...) tout en veillant à limiter la pression foncière.
- Ne pas subir le renforcement des déséquilibres territoriaux engendré par la nature discriminante du GPSO.

3.4. Espace de cohérence d'Agen

Quelques chiffres :

Population de l'aire urbaine d'Agen : 103 700 habitants

Population de la CA d'Agen/nombre de communes : 95 000

habitants répartis sur 29 communes

3.4.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence d'Agen

- **Une position stratégique entre Bordeaux et Toulouse**

L'agglomération se situe à équidistance entre les deux grandes agglomérations du Sud-Ouest que sont Bordeaux et Toulouse. Cette position n'a été que faiblement exploitée jusqu'à présent, le développement s'étant déroulé de façon relativement autonome. La distance temps, vers ces deux agglomérations, d'environ une heure, n'a pas permis d'attacher l'agenais à l'une ou l'autre des métropoles. La réduction des temps de parcours dans les deux directions devrait favoriser les liens avec les grandes agglomérations régionales, Bordeaux, Toulouse, mais aussi Bayonne. L'aire urbaine d'Agen exerce une fonction polarisatrice vis-à-vis de l'aire urbaine de Villeneuve-sur-Lot, et dans une bien moindre mesure, sur celle de Marmande. Dès lors, afin d'asseoir son développement futur et de devenir un pôle économique d'envergure régionale, l'agenais devra jouer sur sa position stratégique au cœur du grand Sud-Ouest.

- **Un développement agro-industriel à partager**

L'industrie agro-alimentaire s'est développée grâce à un terroir agricole très productif. La production agricole se répartit sur l'ensemble du territoire mais les développements agro-industriels se concentrent sur l'agropole dans la périphérie d'Agen. Ce développement s'effectue essentiellement en périphérie et ne profite pas directement au centre-ville d'Agen. La nouvelle gare viendra constituer une nouvelle centralité périphérique rendant

nécessaire un rééquilibrage avec le centre de l'agglomération mais aussi en faveur du pôle de Villeneuve-sur-Lot. Le positionnement d'Agen en tant que pôle agro-industriel majeur du Sud-Ouest peut être conforté par l'arrivée de la LGV.

La complémentarité entre Agen et Villeneuve-sur-Lot constitue un véritable enjeu et devra être renforcée par des projets communs.

- **Une accessibilité à renforcer**

L'attractivité d'Agen sur l'axe de la Garonne sera confortée par la réalisation de la LGV. Toutefois, des centres situés sur l'axe historique Bordeaux-Toulouse, empruntant la rive droite de la Garonne, tels Marmande (35 000 habitants) et Tonneins (10 000)³⁵, déjà à l'écart de l'autoroute réalisée sur la rive gauche, devront voir un renforcement de leur accessibilité vers la nouvelle gare. L'arrivée de la LGV devrait permettre à Agen de rayonner sur les territoires périphériques du Lot-et-Garonne via un aménagement de liaisons donnant un accès rapide à la future gare TGV. L'accessibilité à la gare TGV d'Agen est également un enjeu pour certains départements voisins tels que le Lot et le Gers. A l'échelle de l'agglomération agenaise, et afin de garantir un bon niveau de connexion entre les différents services de transports, l'enjeu sera d'assurer une bonne liaison entre la gare LGV et l'actuelle gare centrale d'Agen.

3.4.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Stratégies et planification

- **Une Communauté d'agglomération qui se développe**

Au 1^{er} janvier 2013, la Communauté d'agglomération d'Agen et la Communauté de communes de Laplume en Bruilhois ont fusionné pour former une seule et même agglomération de 95 000 habitants et regroupant 29 communes. Cette Communauté d'agglomération élargie représente 8% du territoire et 33% de la population du Lot-et-Garonne ; elle pèse pour 40% du poids économique du département. L'élargissement de la Communauté d'agglomération résulte entre autre d'une prise de conscience commune des deux

³⁵ Populations des aires urbaines

EPCI concernant la nécessité de créer un bassin de vie cohérent entre Bordeaux et Toulouse. La mise en place de projets communs par les deux EPCI tels que la création de la gare LGV sur la rive gauche de la Garonne a également « abondé » en faveur d'une fusion en Communauté d'agglomération élargie. Cet élargissement permet également d'accroître le périmètre du PTU (où circulent les bus urbains) qui correspond aux limites administratives de l'agglomération.

- **Le SCoT du Pays de l'Agenais : un rôle central dans la structuration des territoires situés autour de la moyenne Garonne**

Le SCoT du Pays de l'Agenais, qui est porté par le Syndicat mixte du Pays de l'Agenais, regroupe 44 communes et compte près de 100 000 habitants. En termes de calendrier, il est prévu que le SCoT soit approuvé en 2013.

La version provisoire du PADD³⁶ est structurée autour de trois axes :

Construire une harmonie et un équilibre entre les différents territoires du bassin de vie

Affirmer le positionnement du Pays de l'Agenais comme pôle régional du grand Sud-Ouest : un carrefour et un pôle économique

Garantir, pérenniser la qualité de l'environnement, atout essentiel de l'attractivité résidentielle et économique.

Le second de ces axes prévoit l'accueil et la programmation de nouvelles infrastructures et l'optimisation de la desserte existante. Ainsi, le SCoT se donne pour objectif de « *renforcer l'accessibilité du Pays de l'Agenais afin de faciliter les échanges avec l'extérieur (rôle des principales infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaire et numériques) et à l'intérieur du territoire* ». Concernant la LGV en elle-même, le SCoT indique qu'il est nécessaire « *d'anticiper les besoins en déplacements (accès à la gare LGV, transports en commun...) qui seront générés par la réalisation de ce projet et anticiper les retombées potentielles (économie, tourisme...)* ». Le SCoT anticipe également l'éventualité selon laquelle la LGV ne serait pas réalisée. Dans ce cas, il prévoit une amélioration de l'accessibilité de la gare actuelle.

Toujours dans cet axe 2 du PADD, il est souligné le rôle que peut jouer la LGV en termes de développement économique et de mise en réseau des territoires. Ainsi, il est indiqué que « *de nombreuses agglomérations moyennes (Villeneuve-sur-Lot, Nérac, Tonneins,*

³⁶ Datant du 8 novembre 2011

Condom, Lectoure, Valence d'Agen, voire Auch) fonctionnent, de façon naturelle en réseau spontané et non formalisé avec l'agglomération agenaise. Ce phénomène est susceptible d'être accentué avec la future LGV [...] et l'aménagement d'une gare d'Agen, en rive gauche de la Garonne. Les élus du territoire ne souhaitent pas encourager un développement économique de manière « indépendante et autonome », mais plutôt en étroite relation avec ces villes qui gravitent autour d'Agen. La stratégie de développement économique visera ainsi à contribuer à l'émergence d'un partenariat et d'une association de « réseau économique territorial » avec les villes « polarisées » par Agen et à favoriser un rapprochement d'Auch. » Le PADD mentionne également que le Pays de l'Agenais peut « assumer une fonction d'interface économique interrégionale, entre Bordeaux et Toulouse ». Elément confirmant l'attrait de certains territoires pour accéder à la gare LGV d'Agen, l'Ouest du département et la basse vallée du Lot se disent intéressés par l'accès à cette gare qui se situera à environ 1h20 minutes de Cahors.

Le PADD prévoit des ZAE « stratégiques » sur une surface totale d'environ 250 hectares et des ZAE « artisanales et de proximité » sur environ 50 hectares.

En parallèle du SCoT, un PLU Intercommunal (PLUI) est en cours d'élaboration et devrait être approuvé en juin 2013. D'une manière générale, l'ensemble des documents d'urbanisme cités précédemment intègrent un développement de l'agglomération au sud-ouest d'Agen.

A proximité immédiate du territoire du SCoT du Pays de l'Agenais est en cours d'élaboration le SCoT de la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois (Villeneuve-sur-Lot). L'élaboration de ce SCoT a débuté en 2006. Le document est à l'arrêt depuis 2009 en raison du processus d'élargissement du périmètre de la Communauté et de sa transformation en Communauté d'agglomération depuis janvier 2012. Le périmètre initial du SCoT va être par ailleurs amené à évoluer et s'agrandir.

Des projets pour renforcer la position de l'agglomération entre Bordeaux et Toulouse

Afin d'optimiser les retombées économiques de la LGV, plusieurs études et réflexions ont été lancées par la Communauté d'agglomération :

- Pour anticiper la construction de la gare nouvelle et la mise en service d'un **éventuel nouvel échangeur autoroutier sur l'A62, dont l'opportunité est en cours d'examen**, la CA envisage de créer une plate-forme d'activité en collaboration avec la CCI du Lot-et-Garonne. Cette plateforme pourrait servir à développer l'actuel agropole. Ce dernier, qui s'étend sur une surface de 70 hectares devrait à terme connaître une extension d'environ 25 hectares supplémentaires (dont 15 à 20 sont mobilisables).
- Des études concernant le développement de la zone « technopole Agen-Garonne » de Sainte-Colombe-en - Bruilhois ont permis de cibler l'accueil d'activités liées à la chimie verte, à l'agro-industrie, à la santé, aux services et formations associées. Cette ZAE devrait disposer d'une surface disponible de 190 hectares.
- Une étude concernant le devenir du Marché d'Intérêt National³⁷ (MIN) d'Agen-Boé et sur sa capacité à attirer des producteurs et à relancer le marché de bestiaux est menée par la CA d'Agen en partenariat avec le Conseil général du Lot-et-Garonne.

La **requalification du Parc des expositions** d'Agen est en cours et devrait permettre de doter l'agglomération d'un site à fort potentiel dans le cadre de la concurrence qui existe entre les sites d'expositions et d'événementiels.

En matière d'environnement, l'agglomération s'est engagée dans une démarche d'ensemble avec plusieurs projets : le parc communautaire Passeligne-Pelissier, qui constitue la première étape de réalisation du Parc naturel urbain fluvial Agen-Garonne, et sur la rive gauche de l'agglomération, le Parc naturel urbain des gravières de Brax, soit 60 hectares d'un futur poumon vert. Concernant **les activités liées au fret**, la Communauté d'agglomération exprime la volonté de maintenir un embranchement ferré sur la zone de Sainte-Colombe et de préserver l'aérodrome.

³⁷ Le MIN constitue une zone d'activité de 29 hectares qui regroupe plus de 50 entreprises au service du produit frais (fruits et légumes), une plateforme logistique, des transporteurs, et 600 producteurs et 300 acheteurs de fruits et légumes les jours de marché.

3.4.3. Le pôle d'échange d'Agen

La gare nouvelle sera localisée en rive gauche à l'Ouest d'Agen, sur le territoire des communes de Roquefort et Brax, à proximité de l'autoroute A62. Ce choix est motivé par la volonté de créer une synergie de développement et d'accompagner le dynamisme économique de ce territoire, ainsi que celui de tout le bassin de vie agenais et lot-et-garonnais.

Afin d'assurer une accessibilité routière plus performante à la nouvelle gare LGV, la construction d'un second échangeur autoroutier sur l'A62 à l'ouest d'Agen a été demandé par la CAA. Les études sur l'opportunité de réalisation de cet échangeur ont été inscrites au contrat de plan entre l'Etat et ASF, couvrant la période 2012-2016. Sa réalisation éventuelle nécessitera la recherche d'un financement, de l'ordre de 15 M€, qui n'est pas en place à ce jour. Afin d'assurer une accessibilité routière plus performante à la nouvelle gare LGV, la construction d'un second échangeur autoroutier sur l'A62 à l'ouest d'Agen a été demandée par la Communauté d'agglomération d'Agen. Les études sur l'opportunité de réalisation de cet échange auront été inscrites au contrat de plan entre l'Etat et ASF, couvrant la période 2012-2016.

Le projet de LGV intègre la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre la nouvelle gare LGV et la gare du centre-ville d'Agen qui est actuellement en cours de rénovation. Cette rénovation vise à restructurer l'ensemble du quartier et à faciliter le fonctionnement multimodal de la gare (les travaux du pôle multimodal ont démarré en 2012). La réalisation d'un nouveau pont situé à hauteur de Camélat (Colayrac Saint-Cirq) devrait permettre le franchissement de la Garonne par des navettes ferroviaires qui feront la liaison entre la gare LGV sur la rive gauche et la gare centre-ville d'Agen. Sa vocation sera exclusivement ferroviaire. La CAA demande qu'une liaison routière dite « barreau de Camelat » soit réalisée. La réalisation d'une liaison routière permettant de relier Villeneuve-sur-Lot et le Nord du département à l'autoroute A62 via la RN21 (pont de Camélat-RD656 et A62). est également envisagée par la Communauté d'agglomération.

D'un point de vue global, cette liaison dite « barreau de Camélat », permettrait de relier les équipements structurants de la rive gauche aux infrastructures existantes de la rive droite (RN21, voies sur berges, gare en centre-ville), de relier les territoires du Villeneuvois,

de l'Agenais et de l'Albret, et de désengorger l'agglomération agenaïse grâce à un troisième franchissement routier de la Garonne.

Les navettes ferroviaires TER qui seront mises en place entre les deux gares agenaïses devraient relier ces dernières avec un temps de parcours qui sera de l'ordre de 7 minutes.

Concernant la gare LGV à proprement parler et en termes d'intermodalité, il a été fait le choix de dédier un espace au stationnement des bus et véhicules particuliers, et aux deux roues pour les modes doux. A ce stade du projet sont envisagés :

- 15 places de taxis
- 4 à 5 quais pour les bus
- 25 à 30 places arrêt-minute
- 150 places en parking courte durée
- 1 250 places en parking longue durée
- 250 places destinées à la location de voitures
- 300 places pour un parc deux roues et abri vélos.

Deux principes d'aménagement de la gare nouvelle sur les communes de Brax et Roquefort sont envisagés :

- Le premier propose une gare au même niveau que les voies ferrées (gare latérale)
- Le second, une gare au-dessus des voies ferrées (gare pont).

Rénovation du pôle multimodal du centre-ville d'Agen

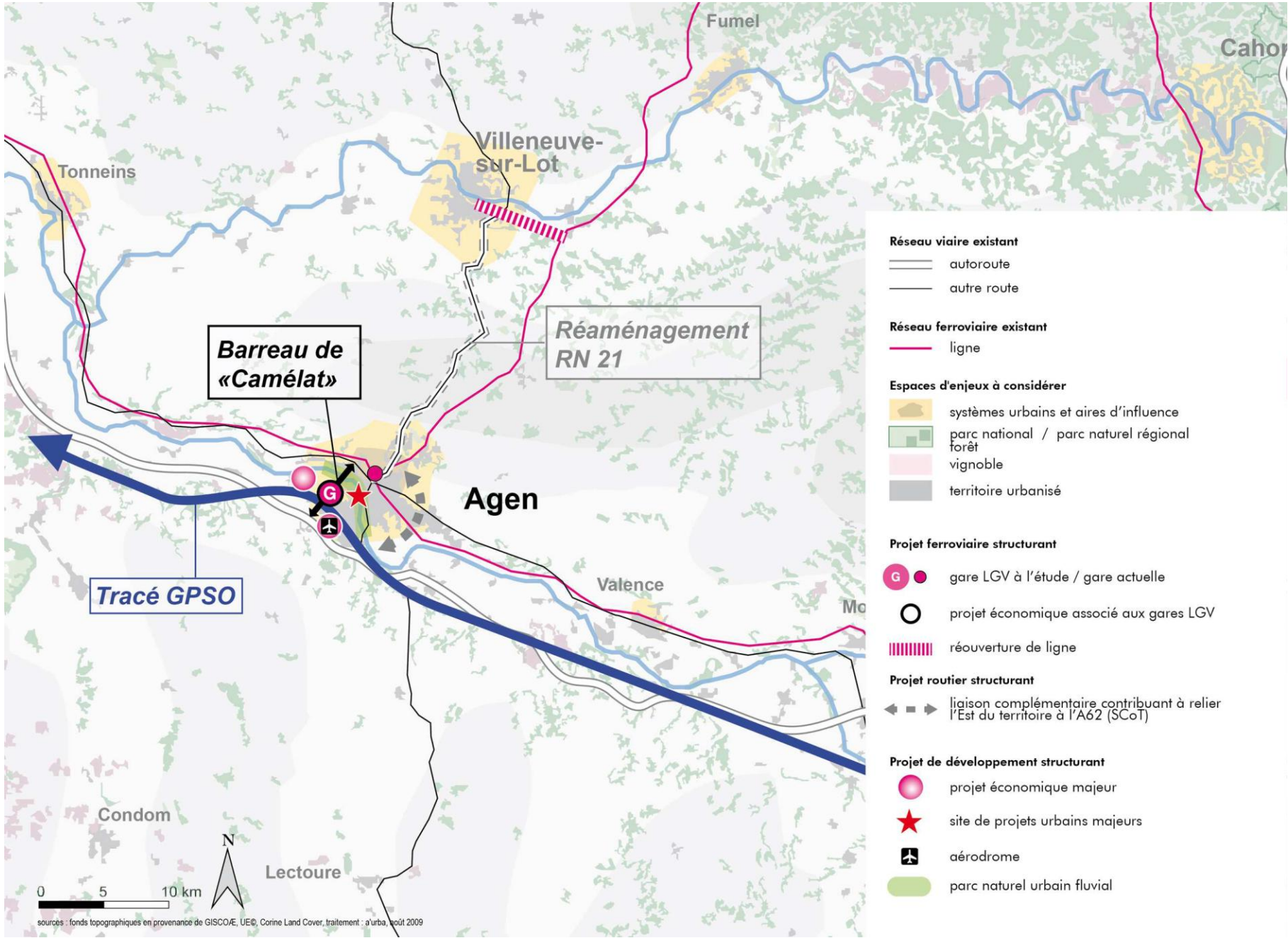


Source : www.agglo-agen.net, 2012

Principaux enjeux de l'espace de cohérence d'Agen

- Valoriser le positionnement stratégique du territoire à mi-chemin entre Bordeaux et Toulouse.
- Participer, en complémentarité avec Montauban, à la structuration de la moyenne Garonne.
- Veiller à l'intégration et à l'organisation urbaine de la gare
- Permettre une bonne accessibilité multimodale de la nouvelle gare notamment en veillant à bien accrocher les polarités de la rive droite.
- Organiser les synergies économiques entre les différents pôles urbains situés le long de la Garonne et avec Villeneuve sur Lot.
- Maitriser le développement urbain de la périphérie de l'agglomération généré par la nouvelle accessibilité.
- Prendre en compte les flux des départements voisins (Gers, Lot, Tarn et Garonne, Landes) vers la nouvelle gare LGV.

Etat des principaux projets de l'espace de cohérence d'Agen



Réalisation AUAT, 2012

3.5. Espace de cohérence du Marmandais - Bazadais

3.5.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence

Diagnostic

L'espace du Marmandais – Bazadais n'existe pas en tant que tel comme « objet » géographique cohérent. Il peut plutôt être lu comme une interface entre plusieurs systèmes, plusieurs paysages et structuré selon plusieurs axes, longitudinaux et latitudinaux. Il concerne deux arrière-pays sur deux départements distincts : la Gironde et le Lot-et-Garonne.

La vallée de la Garonne est l'élément de repère le plus identifiable dans la mesure où il sépare deux entités paysagères distinctes : sur le plateau nord débute l'Entre-deux-Mers marqué par les coteaux et des terroirs viticoles reconnus ; sur le plateau sud débute le massif forestier des Landes et prend toute son ampleur dans le département limitrophe. Entre ces divers éléments, les fonds de vallée et les zones humides présentent des sensibilités environnementales significatives.

Ces paysages constituent des **identités patrimoniales fortes**. Leurs richesses environnementales bénéficient de plusieurs dispositifs de suivi et de protection (Parc Naturel Régional, ZNIEFF divers, Natura 2000, sites inscrits, zones inondables ...).

L'ensemble, riche et varié, constitue un potentiel touristique relativement peu exploité.

L'agriculture est encore très présente dans la partie girondine, notamment la viticulture qui concerne les deux-tiers de la surface agricole utile du territoire et compte pour un tiers de la production départementale.

Traditionnellement l'agro-alimentaire et l'industrie de produits à base de tabac sont très bien représentées et fonctionnent en filière complète, de la production agricole à la transformation.

La filière bois est très importante à la pointe de la Gironde, autour du canton de Captieux et des cantons limitrophes, mais reste fragile suite aux tempêtes de ces dernières années. Toutefois, l'importance des aides accordées pour la reconstitution des forêts sinistrées et le dynamisme des acteurs de la filière bois conduiront à la relance

probable de la sylviculture selon des formes qui vont certainement évoluer.

Ces derniers secteurs d'activités représentent plus de 50 % des emplois industriels du Sud-Gironde alors qu'ils pèsent 25 % de l'ensemble des emplois du département.

Avec l'arrivée de nouveaux habitants, l'économie résidentielle prend de l'ampleur (notamment le domaine médico-social) et la répartition des équipements et des emplois publics devient un enjeu important.

L'arrivée de nouvelles grandes infrastructures de transport et l'évolution de celles déjà présentes pourraient aussi être source de diversification des activités vers la logistique afin de profiter de la position de carrefour du territoire.

Les enjeux d'accessibilité deviennent importants dans un monde de plus en plus en mouvement et sur **un territoire plutôt bien desservi par les réseaux de transports**.

La vallée de la Garonne est particulièrement bien irriguée avec la présence d'une ligne TER, des grandes lignes nationales (de Bordeaux à Montpellier), d'une autoroute (l'A63) et de voies navigables (Garonne et canal latéral).

L'ouverture de l'A65 vers Pau depuis 2010 ouvre désormais d'autres opportunités de rejoindre l'Espagne en s'affranchissant des passages obligatoires par les grandes métropoles de Toulouse et Bordeaux.

Un nouveau positionnement stratégique

La **vallée de la Garonne** représente à la fois une limite de territoire nord-sud mais surtout un lien entre les territoires à l'ouest et à l'est. Espace de transition (plus ou moins homogène) entre les grands systèmes métropolitains de Bordeaux et de Toulouse, ce territoire assure par sa proximité spatiale plus importante avec l'agglomération bordelaise, une entrée privilégiée à son développement vers l'Est.

Elle est également le support de tout un chapelet de pôles urbains (entre 5 000 et 30 000 habitants) entre les deux capitales régionales : Langon, La Réole, Marmande, Tonneins.

Depuis une dizaine d'années, l'INSEE ne compte plus sur ce territoire de communes rurales isolées mais des communes attirées par l'un ou l'autre de ces pôles relais. On observe ainsi un continuum urbain (en termes de densité de population) quasiment ininterrompu entre Bordeaux et Toulouse.

La prédominance de l'influence bordelaise se manifeste par un volume important des flux domicile-travail, et par une « dépendance » administrative à l'égard de la capitale de région.

Le secteur, correspondant à la deuxième et troisième couronnes de l'aire urbaine, illustre les différentes facettes de **la périurbanisation de l'agglomération bordelaise**. En effet, le processus de métropolisation inégal se dilue de plus en plus vers l'amont.

La croissance démographique quasi généralisée sur ces dernières années, cache des disparités entre communes plus ou moins dynamiques ou attractives. Entre 1999 et 2010, l'aire urbaine de Bordeaux s'est étendue progressivement vers l'est, jusqu'à l'unité urbaine de Langon-St Macaire, en intégrant le pôle rural de Cadillac.

A partir de ce cœur dynamique de croissance continue, l'urbanisation connaît des gradients différents de croissance : les dynamiques démographiques peuvent baisser en intensité pour se rapprocher d'un modèle plus rural : la croissance est de moins en moins forte et de plus en plus récente. Ces grandes variations se manifestent notamment d'ouest en est et surtout lorsque l'on s'éloigne des axes de communication (la vallée de la Garonne et la route de Pau).

Sur l'ensemble du périmètre Marmandais – Bazadais, le solde naturel est souvent très bas (même s'il redevient positif depuis le milieu des années 2000). La croissance démographique est toujours due au solde migratoire, faite principalement d'actifs qui viennent résider de plus en plus loin des centres urbains.

Marmande est la seule aire urbaine qualifiée par l'INSEE de grand pôle en 2010. Avec 29 000 habitants dans son pôle, elle est la principale ville de cet espace de cohérence (elle déborde en partie sur le département de la Gironde). Sa position intermédiaire la met plus en concurrence avec Agen et lui confère plus d'indépendance vis-à-vis des grands pôles extérieurs. Elle arrive à garder un certain équilibre entre ses fonctions résidentielles et son rôle de pôle d'emplois. Le Marmandais est ainsi un bassin de vie et d'emploi pour ses propres habitants : 80 % des actifs travaillent dans les centres urbains du territoire. L'activité économique est plus sensible (avec un important secteur agro-alimentaire), mais la croissance démographique s'est accélérée depuis 1999.

L'agglomération de **Langon** arrive ensuite avec 13 400 habitants. En 2010, la nomenclature des aires urbaines de l'INSEE la positionne comme un pôle moyen isolé, sans couronne périphérique propre et en contiguïté de l'aire urbaine de Bordeaux. La cité langonnaise assoit ainsi son rôle sur le sud de la Gironde de

premier relais après la capitale de région (la commune est par ailleurs chef-lieu d'arrondissement). La croissance démographique y est importante et fonctionne principalement grâce à un solde migratoire en forte hausse. Les échanges sont ainsi de plus en plus significatifs avec Bordeaux et inscrivent Langon dans le périmètre de métropolisation de l'aire bordelaise.

La dépendance plus marquée de Langon pour Bordeaux (par rapport à Marmande) est cependant à mettre en lien avec une situation géographique plus stratégique. Langon se positionne en effet comme un carrefour de diverses voies de communication entre les trois sommets du territoire GPSO. Point de passage obligé sur la ligne ferroviaire actuelle Bordeaux-Agen, et même au-delà sur la grande ligne Bordeaux-Montpellier. Croisement ensuite entre la D113 au cœur de la vallée de la Garonne et la N524 qui rejoint Mont-de-Marsan au sud. Enfin, sur un échangeur autoroutier qui irrigue le secteur avec plusieurs diffuseurs à proximité sur l'A62 (direction Bordeaux ou Toulouse) et sur l'A65 direction Pau.

Malgré le déclin de ses activités traditionnelles liées au tabac **Tonneins** garde un certain poids sur le secteur avec ses 10 000 habitants. Sa proximité avec Marmande l'a amené à se tourner vers cette dernière pour fonctionner en intercommunalité au sein d'une communauté d'agglomération, notamment pour rééquilibrer l'attractivité qu'Agen exerce sur elle.

Quelques pôles plus ruraux entre 4 000 et 6 000 habitants structurent ensuite le territoire :

- Bazas, un peu à l'écart de la vallée de la Garonne, pourrait bénéficier des nouvelles grandes infrastructures de transport comme l'A65 et la prochaine halte SRGV à Captieux ;
- La Réole est plus éloignée de l'aire bordelaise mais commence à fonctionner plus localement avec Marmande ;
- Casteljaloux est plus isolé et en périphérie du périmètre mais bénéficie d'une activité encore importante qui lui confère une certaine indépendance.

Enjeux

- **Conforter un fonctionnement en réseau vers l'Est**

L'espace du Marmandais – Bazadais bénéficie d'une position centrale dans le triangle Bordeaux-Toulouse-Espagne qui doit être valorisée. La présence d'un échangeur autoroutier, le projet d'une Halte SRGV (Service Régional à Grande Vitesse), la séparation des

lignes Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse sur cet espace constituent des carrefours marquants pour le territoire GPSO. L'enjeu est de gérer les flux entrants et sortants (de voyageurs, de marchandises), générés et reçus en interne ou simplement de transit afin de s'assurer d'un fonctionnement en réseaux intermodaux. Il s'agit bien de savoir profiter de ces opportunités pour proposer des lieux d'arrêts et de départs performants et attractifs et pas simplement des lieux de passages.

Ce positionnement stratégique à l'échelle inter-régionale offre un véritable potentiel à ce territoire dont l'enjeu peut être de constituer un réseau de pôles intermédiaires entre Bordeaux et Toulouse.

Territoire « d'entre-deux », le Marmandais – Bazadais doit trouver sa propre voie de développement en complémentarité avec les pôles urbains principaux. Au-delà de certains fonctionnements autonomes possibles, c'est dans la consolidation de liens constructifs avec les pôles de Bordeaux et, dans une moindre mesure, d'Agen que des pistes de développement local structurants peuvent être imaginées.

De nouveaux équilibres sont ainsi à trouver entre des capacités d'autonomie locale à conforter et, des ouvertures à développer vers les polarités des territoires voisins. Avec l'ampleur que prennent les migrations domicile-travail vers l'agglomération de Bordeaux et les opportunités offertes par les nouvelles infrastructures de transport, le **Sud-Gironde** pourra se redéfinir comme un espace contributeur aux équilibres spatiaux du département. Les relations avec le Libournais au nord et le bassin d'Arcachon à l'ouest sont aussi à intégrer dans une vision stratégique plus globale. L'InterSCoT girondin propose d'anticiper notamment le développement d'un arc Langon-Libourne-Saint-André-de-Cubzac, à l'est du département, qui doit permettre des échanges entre ces territoires en s'affranchissant du passage obligatoire par l'agglomération bordelaise.

- **Se saisir des nouvelles opportunités**

Au sein de ce secteur, **les rapports pourraient évoluer** avec l'émergence d'un nouveau pôle autour de la gare de Captieux. Certains y voient déjà une concurrence possible pour Langon (surtout en matière d'offre commerciale). De la même façon, le développement résidentiel pourrait être structuré par un appel d'air vers Bazas où le foncier est moins cher et moins contraint que dans la vallée (pas de vignoble, pas de zone inondable).

Avec un gain de population de 2,2 % par an sur les dix dernières années (soit le double de la moyenne départementale), l'agglomération langonnaise reste de loin le secteur le plus dynamique du Marmandais – Bazadais. **Langon** consolide ainsi son rôle de pôle urbain majeur du sud-est girondin.

De par le relatif dynamisme de son industrie agroalimentaire et par son poids démographique, Marmande s'affirme en prolongement sur l'axe garonnais. Néanmoins, si le Marmandais peut chercher à consolider son développement actuel par ses propres forces (activités, services) l'intérêt d'affirmer sa position de relais ne doit pas être perdu de vue .

La vallée **de la Garonne** doit ainsi être au service d'une plus grande fluidité entre les territoires structurant de GPSO. Elle fait face à de grands enjeux d'ouverture pour s'inscrire complètement dans un grand système métropolitain bordelais et y contribuer de façon active et constructive.

- **Anticiper les impacts au niveau local**

Les impacts du GPSO ne porteront pas que sur les territoires directement touchés par le tracé. Les effets et réorganisation attendus sur les lignes existantes concerneront en premier lieu les villes moyennes et les territoires locaux qui structurent cet espace. Ces espaces sont en train de construire un projet territorial commun fort et porteur en élaborant, pour la première fois, un ScoT pour l'espace du Sud Gironde. Il y a des enjeux forts à trouver rapidement le moyen de transformer des outils de planification urbaine dans un système intégrateur capable à la fois de maîtriser la croissance de ce territoire et de construire un support de développement local durable.

Dans ce contexte, les collectivités doivent anticiper l'usage des infrastructures ferroviaires d'ici 2020 en complément de l'arrivée de l'autoroute A65 en 2010.

3.5.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Stratégies et planification

De par son étendue géographique et la pluralité de ses territoires le Marmandais – Bazadais connaît une gouvernance territoriale plurielle qui prend diverses formes.

Cinq pays couvrent l'ensemble du périmètre (au sens loi Voynet de 1999). Par l'antériorité du dispositif et dans l'optique de la disparition de certains d'entre eux, le GPSO est rarement abordé dans ces projets territoriaux...

- Le Pays Val de Garonne-Gascogne : il regroupe 85 communes sur tout l'ouest du Lot-et-Garonne depuis 2005 (la CA Val-de-Garonne, la Communauté de communes des Coteaux et Landes de Gascogne et quelques communes isolées). Le dernier contrat de Pays 2009-2011 poursuit les quatre objectifs de la charte de 2004 en s'appuyant sur l'économie, les services, l'habitat et l'identité locale et le patrimoine.
- Le Pays Rives de Garonne (autour de Langon-St Macaire) : la charte adoptée en 2007 et qui dessine un développement à l'horizon 2017, vise avant tout à valoriser le positionnement stratégique du territoire (entre de multiples connexions) notamment pour l'accueil de nouvelles activités.
- Le Pays du Haut-Entre-deux-Mers : plusieurs projets en matière d'équipements, de services (logements, patrimoine) ou encore de stratégie (valorisation du patrimoine, planification, tourisme, etc.) sont recensés en 2011. On peut noter notamment : l'opération de rénovation urbaine « La Réole 2020 » (une OPAHD et un plan Bastides sont aussi prévus) ; la Réole candidate au label « Ville d'art et d'histoire » ...
- Le Pays Cœur Entre-deux-Mers (autour de Créon) : la démarche « Ambition 2020 », adoptée en 2011, s'articule autour du concept de territoire « jardin » décliné autour de 9 axes et 19 actions qui dessinent la feuille de route du territoire.
- Le Pays des Landes de Gascogne (au sud de la Gironde et couvrant le secteur de Captieux et Bazas) : le dernier contrat de pays 2010-2013 a dû prendre en compte les conséquences de la tempête Klaus de 2009, notamment en terme de solidarité territoriale, d'aménagement de l'espace et de stratégie économique. Le Pays en l'état est amené à disparaître actuellement pour être relayé par les SCoT sur les différents départements concernés.

Le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne : le parc révisé actuellement sa charte prévoyant une extension de son périmètre à douze nouvelles communes. Parmi celles-ci, six se trouvent dans le Sud-Gironde, pour couvrir l'ensemble du Canton de Captieux, et donc sur des espaces concernés par l'emprise du projet de halte

SRGV. Les préconisations issues de la charte du parc sont intégrées dans la démarche de projet de la zone d'activité Ecopôle à Captieux, qui gagne ainsi en notoriété en s'associant à l'image d'un parc naturel.

L'ensemble du périmètre de l'espace de cohérence est couvert par des structures intercommunales depuis plusieurs années.

La Communauté de Communes Captieux-Grignols a effectué un diagnostic de son territoire et pose des éléments stratégiques traduits dans une charte d'urbanisme, d'architecture et de paysage adoptée en 2008. Celle-ci sert de document cadre et propose des éléments de référence plus opérationnels pour les différents documents d'urbanisme des communes concernées. L'intercommunalité mène aussi des réflexions sur les espaces d'activité à mettre en place en lien avec la halte SRGV, avec l'établissement éventuel d'un schéma de développement économique.

Depuis fin 2011, la Communauté de communes Val-de-Garonne est devenue **Val de Garonne Agglomération**. Cette communauté d'agglomération regroupe 42 communes et 58 400 habitants autour de Marmande et s'est munie de nouvelles compétences, notamment en matière de développement économique (en lien avec les zones d'activités), d'aménagement urbain et d'organisation des transports urbains.

L'espace de cohérence est aussi désormais entièrement couvert par deux projets de SCoT en cours de préparation.

Le **SCoT Val de Garonne** couvre 44 communes dont 42 d'entre elles sont dans la CA Val-de-Garonne. La démarche, initiée en 2005, concerne une révision du schéma directeur dont le DOO est en cours d'élaboration en 2012. Il privilégie une urbanisation sur les communes ayant actuellement un système de transports en commun (Marmande et Tonneins). Le document vise à rééquilibrer les relations entre les pôles du secteur, en maintenant la croissance observée depuis une dizaine d'année mais en la maîtrisant. Il s'agit de contrôler le développement de Marmande, de soutenir celui de Tonneins et de limiter celui des communes rurales trop éloignées.

Le développement actuel repose principalement sur l'arrivée d'actifs qui travaillent sur place. L'économie est donc plutôt productive et génère assez peu de déplacements domicile-travail vers les agglomérations voisines. Il faudrait désormais maintenir ces familles sur place grâce à une meilleure offre de services à la personne

(périscolaires, médicaux ...) et en faisant la promotion de ce territoire (marketing territorial).

Les conditions d'accueil des entreprises doivent aussi être favorisées : mobilisation du comité d'expansion et du club des entrepreneurs ; offre de foncier, d'infrastructures et de services dans les zones d'activités ; réflexion sur la constitution d'un cluster bois-agroalimentaire.

Il est prévu que le SCOT soit arrêté début 2013 et approuvé avant fin 2013.

Le **SCoT Sud-Gironde** a véritablement pris vie avec la création du syndicat mixte en octobre 2010 et l'arrêt du périmètre en octobre 2011. Il compte 189 des 198 communes de l'arrondissement de Langon, soit 117 000 habitants en 2009.

Dans un contexte local encore peu fédéré, et sans outil d'actions partagé, le SCoT Sud-Gironde est attendu pour apporter des éléments stratégiques et réglementaires plus concrets. La construction d'un projet commun passe par la mise en place de différents outils fédérateurs : des dispositifs d'observation pour avoir une meilleure connaissance des territoires ; l'appui d'une ingénierie territoriale suffisante. Ce sont les préalables pour construire une stratégie de marketing territorial plus efficace. Une vision stratégique du développement économique est ensuite nécessaire pour créer les conditions d'accueil des entreprises en amont de l'arrivée des grandes infrastructures qui se fait à plus long terme. En l'absence d'une Autorité Organisatrice des Transports sur le Sud-Gironde, le SCoT pourrait être un bon interlocuteur pour faire la liaison avec le Conseil Régional et le Conseil Général.

Dans un contexte de pression foncière croissante, les premiers thèmes abordés visent d'abord à valoriser l'espace. Notamment via les productions agricoles (vignobles et forêts), grâce à des protections et des stratégies clarifiées. Ces espaces ruraux révèlent aussi un potentiel touristique encore peu exploité malgré des entités paysagères variées et fortes, un patrimoine bâti de qualité, et des formes urbaines caractéristiques. Le territoire compte aussi des espaces naturels protégés et sensibles (dans le PNR, dans les fonds de vallée) à valoriser et à préserver dans des trames vertes et bleues.

Même s'il est en cours de construction, le SCoT Sud-Gironde est déjà intégré dans la démarche départementale d'InterSCoT Girondin. Il y tient une position stratégique de par sa position de relais entre Mont-de-Marsan, Agen et Bordeaux qui repose sur la

présence de grandes infrastructures récentes et à venir. Les questions posées par le desserrement métropolitain de Bordeaux poussent à un rééquilibrage du polycentrisme girondin en anticipant le développement et l'aménagement des arcs entre les territoires périphériques, en particulier dans l'est du département.

Les projets de développement et d'aménagement liés au GPSO

La ligne grande vitesse aura des impacts au niveau du positionnement entre Bordeaux et Toulouse mais les territoires attendent également des résultats plus directs de la libération des sillons sur **la ligne ferroviaire existante Bordeaux-Toulouse en vue de sa modernisation et de son amélioration**. L'enjeu principal de l'amélioration de la ligne TER vise à la rendre plus concurrentielle avec l'autoroute, notamment en direction de Bordeaux où l'A62 est en partie payante et où les flux sont maximaux.

- L'optimisation des services passera par un accroissement de l'offre de cadencement qui pourrait atteindre une périodicité de 20 à 30 mn en période de pointe et d'une heure en période creuse selon le plan de développement TER.
- Par ailleurs une augmentation des fréquences de passage des trains est souhaitée, avec notamment plus d'arrêts de proximité dans les petites gares.
- Le changement progressif des rames et du parc TER devrait apporter plus d'efficacité, de performances et une meilleure qualité de services aux usagers. Dans une optique d'accroissement des cadencements, l'utilisation de rames plus courtes permettra de desservir les petites gares aux dimensionnements de quais inadaptés jusqu'ici.
- L'amélioration des gares TER concernées passe aussi par une meilleure intégration dans leur environnement urbain. Le renouvellement urbain ou le développement urbain autour des gares peut être accompagné d'outils d'aménagement comme les contrats d'axes.
- La CA Val-de-Garonne a ainsi pris la compétence du transport intermodal pour organiser les services autour des gares, notamment par la maîtrise du foncier impacté. Les deux principales villes (Marmande et Tonneins) sont ainsi concernées. Sainte-Bazille prévoit la construction d'un écoquartier de 130 logements qui pourra être directement relié à la gare à 600m.

- La filière bois, très présente sur le secteur, devrait profiter aussi des sillons libérés sur la ligne classique pour organiser un meilleur report modal des transports routiers vers le fret ferroviaire.

Dans le Sud-Gironde, c'est le projet d'une halte SRGV (Service régional à Grande Vitesse) qui suscite les volontés de développement économique autour de cette opportunité. On note l'existence d'un Comité de Prospective et d'Anticipation des Mutations, démarche à l'initiative du Conseil Général de Gironde associant six communautés de communes à moins de 20 mn de voiture de la Halte SRGV de Captieux-Escaudes. Ce comité a prévu de lancer une étude d'impact prospective sur les effets du GPSO sur le territoire.

Sur les secteurs plus éloignés de la halte de Captieux, ce sont plus les retombées économiques indirectes du chantier de l'infrastructure qui sont attendus, pour le tissu commercial de Langon notamment.

Des stratégies de développement économique pourront être mises en place à une échelle plus large pour alimenter les documents de planification des territoires en éléments de cadrage sur le soutien à certaines filières. La question de **la complémentarité de l'offre touristique** avec Bordeaux et le bassin d'Arcachon, par exemple, a été mise en avant afin de tirer profit de l'arrivée de la grande vitesse dans le sud du département.

• Les connexions entre réseaux et entre territoires au niveau régional

Les gains de la construction d'interfaces doivent être anticipés :

- en optimisant l'accessibilité routière aux gares et les capacités de parkings ;
- en intégrant une liaison bus par exemple entre la gare de Langon et le diffuseur autoroutier où un parking dédié au covoiturage pourrait être mis en place ;

La mobilisation d'autres structures existantes pourrait compléter l'offre ferroviaire. Il subsiste **une voie ferrée entre Marmande et Casteljaloux** : elle n'est actuellement plus utilisée mais pas déclassée et potentiellement mobilisable car protégée des inondations sur une butée. Plusieurs idées de réaménagement sont évoquées : voie verte, voie ferrée touristique (Casteljaloux étant

aussi une ville thermale) ; l'embranchement sur la ligne TER existante est aussi à analyser.

Cette ligne traverse la zone d'activité Marmande-Sud à Samazan (ZA d'intérêt régional) qui offre une palette d'activités assez importante notamment en matière de logistique, de services aux entreprises et partiellement d'entreprises de la filière bois. La ligne est aussi proche d'une plateforme bois-énergie à Fargues-sur-Ourbise. Cette dernière, qualifiée de pôle d'excellence rural, monte en puissance actuellement avec une présence forte des porteurs de projets et des conditions de développement intéressantes (notamment les bas coûts des terrains).

Les flux de marchandises desservant ces zones sont actuellement exclusivement routiers. Les enjeux de concurrence et la volonté de réduire la part des transports routiers confirment l'intérêt de la réouverture de cette ligne pour absorber les volumes de fret à venir.

De même, **l'amélioration du trafic de fret sur la ligne existante Bordeaux-Agen** devrait ainsi permettre de limiter le trafic routier en la matière et apporter de la compétitivité aux sites d'activités reliés au réseau, notamment les zones en reconversion des anciennes friches industrielles de la SEITA à Tonneins et Fauillet.

La filière bois, très présente sur le secteur, devrait profiter aussi des sillons libérés sur la ligne classique pour organiser un meilleur report modal des transports routiers vers le fret ferroviaire

3.5.3. La halte du Service Régional à Grande Vitesse du Sud-Gironde

Les capacités d'accueil de la halte tablent sur un potentiel de 30 000 voyageurs par an (estimations les plus basses) avec des pics possibles à 300 voyageurs quotidiens en jour de pointe.

Localisation et situation urbaine de la halteSRGV

Implantée sur les communes de Captieux et Escaudes, la halte s'installera dans un secteur très rural marqué par une forte présence de la forêt et avec une faible densité de population (4 400 personnes à moins de 15 mn en voiture de la gare).

Le choix de ce positionnement est cependant stratégique puisqu'il place la future gare **au sommet de la fourche Bordeaux-Toulouse-Irun**. L'accessibilité avec l'ensemble du réseau de GPSO

est optimale et permet ainsi des liaisons directes, dites Sud-Sud, entre Toulouse et Bayonne sans passer par l'agglomération bordelaise. La halte SRGV apporte une offre ferroviaire d'un nouveau type grâce aux services régionaux à grande vitesse (SRGV). Ceux-ci sont opérés par des trains qui assurent une desserte régionale tout en empruntant les lignes nouvelles à grande vitesse (250 km/h). La mixité des vitesses et des destinations sur la ligne représente ainsi une opportunité de desserte de nouveaux territoires non desservis jusqu'alors et une offre complémentaire aux services longue distance et régionaux classiques.

Ainsi l'objectif de la ligne ne vise pas qu'une desserte locale, comme les TER le font classiquement, mais aussi une logique de trajets longs qui peuvent se poursuivre grâce à la grande vitesse au-delà du GPSO (notamment vers Paris ou l'Espagne).

C'est la première desserte ferroviaire qui s'implantera sur le secteur. Elle irriguera localement trois départements (Gironde, Landes et Lot-et-Garonne). Elle permettra **un accès facilité aux trois principaux pôles de GPSO** : Bordeaux à 25 mn, Bayonne à 1h00 et Toulouse à 1h10. Les liaisons avec les deux agglomérations aquitaines devraient se faire sur la base de cinq allers-retours journaliers.

La nouvelle liaison Sud-Sud entre Toulouse et Bayonne, sans passer par Bordeaux, devrait compter deux allers-retours quotidiens avec arrêt à Captieux.

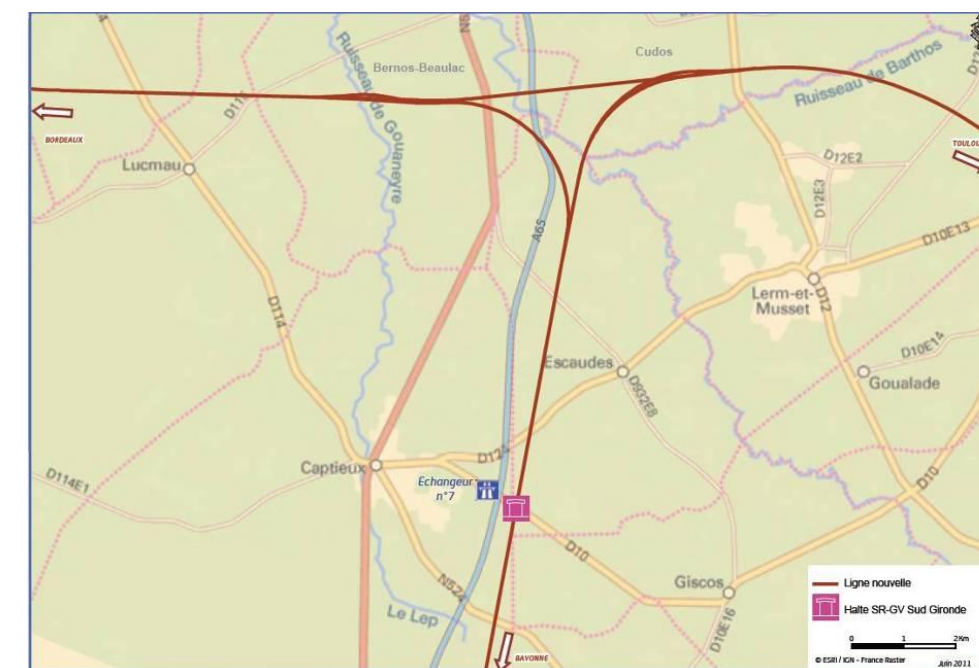
L'implantation de la halte sur ce secteur encore vierge permet ainsi de combler le « vide » ferroviaire entre la Gironde et les Pyrénées-Atlantiques en améliorant l'accessibilité au réseau grande vitesse pour de nouvelles populations et de nouveaux emplois.

Plus localement, l'objectif de cette implantation était d'optimiser l'accessibilité à la halte en se rapprochant des réseaux existants, d'organiser les infrastructures à développer en lien avec la LGV, de concentrer les services (comme les zones d'activité) en les implantant au même endroit autour de la SRGV.

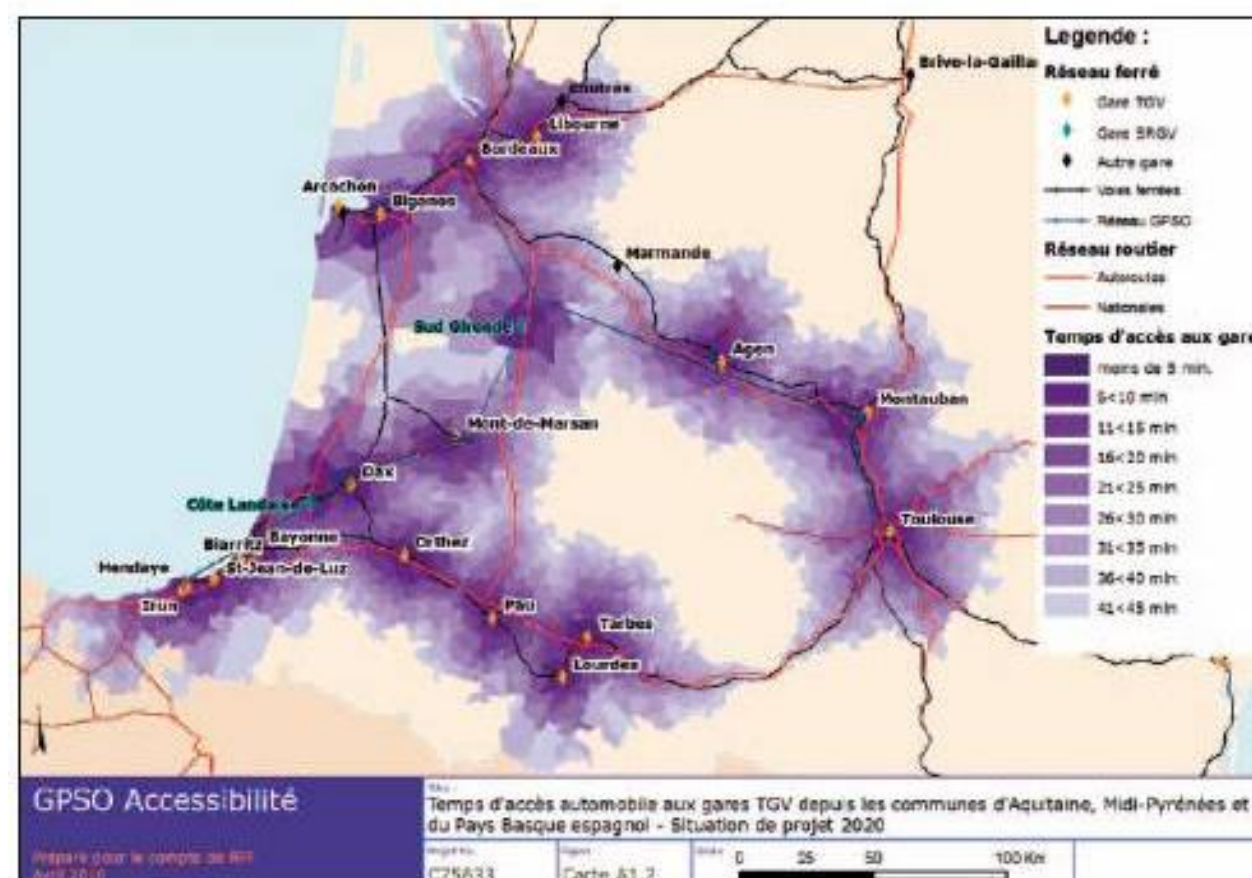
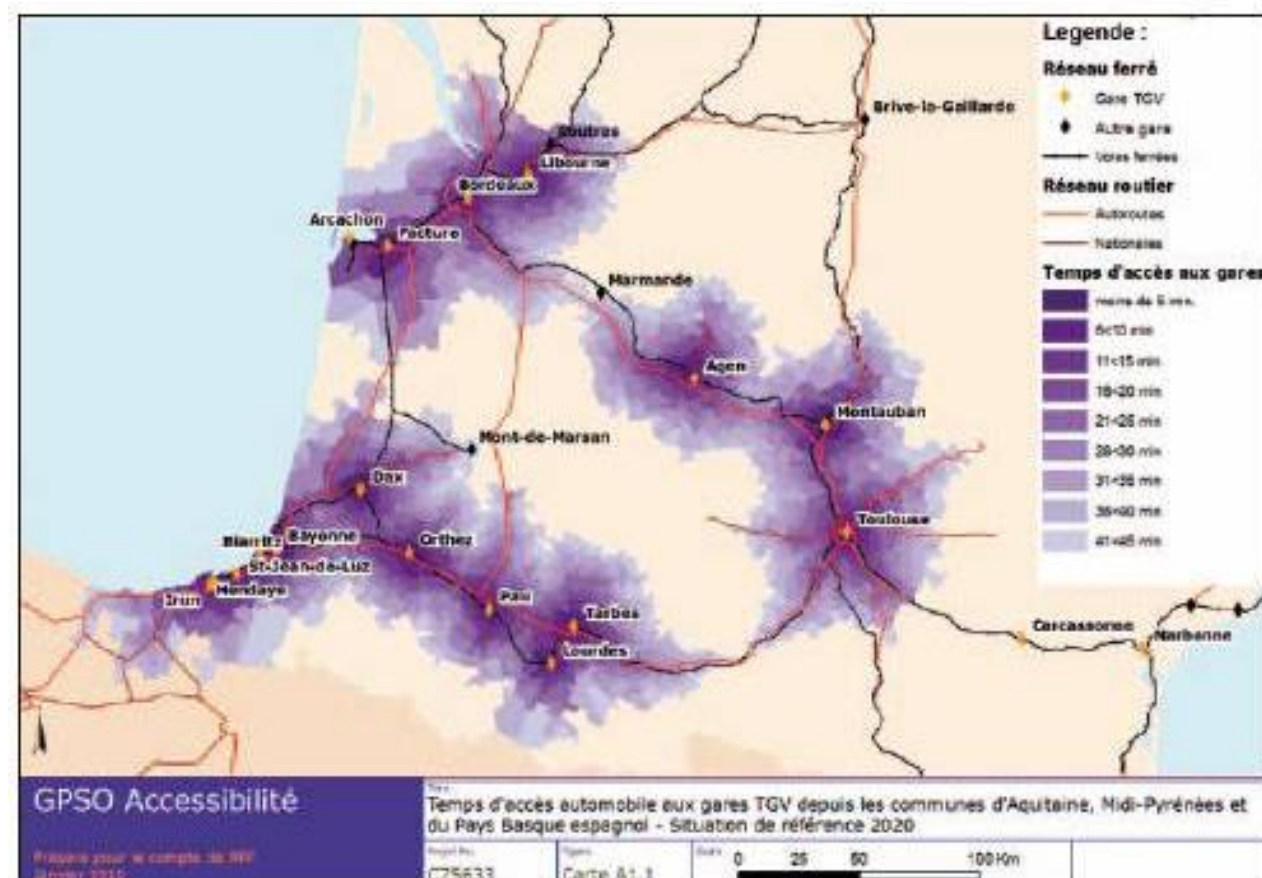
La halte SRGV Sud-Gironde est plus La halte SRGV Sud Gironde est plus précisément localisée sur les communes d'Escaudes et de Captieux :

- à 3 km à l'est du centre bourg de Captieux ;
- entre la D10 et la D124 desservant le centre de la commune de Captieux ;
- à quelques centaines de mètres d'un diffuseur de la nouvelle autoroute A65 (Langon-Pau).

Localisation de la halte SRGV de Captieux



Temps d'accès aux gares TGV avec et sans le GPSO (source : RFF)



3.5.4. Le traitement des éléments d'interconnexions et d'intermodalités

Le rayonnement et l'impact de la halte SRGV sur les territoires qui l'accueillent devront se faire sur plusieurs modes pour être véritablement efficaces...

- L'accès routier : c'est le mode privilégié puisque 85 % du rabattement vers la gare est prévu par la route. L'éloignement des autres réseaux de transports collectifs et la bonne accessibilité routière expliquent ces options. Elles s'accompagnent d'une capacité d'accueil et de parking qui doit être modulable et suffisante en prévision d'une croissance des trafics (en intégrant des réserves foncières si nécessaire).
- Les liaisons par bus : le projet doit être précisé avec le Conseil général pour relier la gare au réseau départemental ou pour en permettre l'accès par un dispositif de transport à la demande.
- Les modes doux (cycliste et piétonnier) : ils devront être intégrés pour permettre un lien avec le centre de Captieux.
- Les liaisons inter-gares : il n'y a pas de projets de lignes entre la halte SRGV et le réseau ferré existant. Afin d'optimiser l'interconnexion entre les différentes offres par train, la question se posera de l'intérêt de mettre en place un service de transports entre la nouvelle gare de Captieux et la ligne TER existante par la gare de Langon, distantes d'environ 35 km l'une de l'autre.

L'intégration de la halte SRGV dans les projets des territoires

Les premiers éléments de diagnostic territorial du **SCoT Sud-Gironde** mettent en avant l'importance de la présence de grandes infrastructures sur le territoire (deux autoroutes, la LGV) qui auront des effets sur l'organisation du territoire et ses grands équilibres. Elles apparaissent comme des opportunités à saisir afin de mieux organiser le développement résidentiel induit par ces nouvelles mobilités et de planifier les développements d'activités nouvelles à proximité en gérant l'effet induit par le déplacement d'activités existantes. Sur le périmètre concerné par la halte SRGV, deux **PLU sont déjà arrêtés** à Escaudes et Captieux.

Concernant le PLU de Captieux, un zonage spécifique est prévu dans le plan de pré-zonage, qui s'adosse principalement sur la zone dédiée à l'activité de l'Ecopôle. Le projet communal s'appuie sur ce projet qui sortira de terre avant l'arrivée de la LGV. Il vise la création d'environ 70 emplois grâce à l'installation de nouvelles entreprises.

3.5.5. Le projet urbain local

La halte fonctionnera de façon « autonome » sans présence pérenne de personnel, que ce soit pour des questions de sécurité ou des questions commerciales. Les services d'information et de commercialisation se feront grâce à des automates à destination des usagers.

Le site pourra cependant recevoir des activités commerciales annexes, notamment du commerce « mobile » dédié aux produits régionaux (stands de producteurs locaux) et éventuellement l'installation de commerces fixes à terme.

Le site sera aménagé dans le cadre d'une **démarche HQE** (Haute Qualité Environnementale) qui prend en compte :

- l'intégration du projet en limite urbaine de Captieux et la valorisation du patrimoine naturel (insertion paysagère, préservation des écosystèmes et de la biodiversité) ;
- un bâtiment conçu, réalisé et géré selon une démarche HQE (matériaux de construction spécifiques, économies d'énergie ...) ;
- la garantie du confort des clients et de l'accessibilité pour tous.

Le choix s'est porté sur l'implantation d'activités économiques à proximité, notamment de par les opportunités de mobilisation du foncier pour des développements possibles à imaginer à plus ou moins long terme.

La zone d'activité Ecopôle « Cœur d'Aquitaine »

Elle s'intègre dans une démarche plus globale de rééquilibrage des activités sur le département lancée par le Conseil général. Elle est inscrite dans le Schéma des Zones d'Equilibre avec cinq autres zones d'activités spécialisées intégrant directement des services aux entreprises et des aménagements de qualité qui maillent la Gironde.

Les sites pressentis sont principalement localisés sur la commune d'Escaudes, directement contigües à la halte SRGV et en lien avec le diffuseur autoroutier à quelques centaines de mètres. L'intégration du site de 25 ha, dans un environnement végétal à préserver, doit aussi valoriser l'image de l'Ecopôle depuis les infrastructures.

La ZA Ecopôle traduit un besoin de spécialisation sur des activités liées à la filière bois, qui apportent plus de lisibilité et de poids à l'identité forestière du territoire. Le groupe Comax (producteur d'énergie) a déjà signé une lettre d'intention en 2010 avec la collectivité et RFF pour y installer un établissement. Le cluster Sysolia (déjà installé ailleurs en Aquitaine), spécialisé dans les systèmes solaires industriels prévoit de s'y implanter également. La maîtrise d'ouvrage de la zone relève de la CdC Captieux-Grignols. RFF et le Conseil Régional Aquitaine sont aussi financeurs des études en amont.

Projets d'implantation de la Halte SRGV et de la ZA Ecopôle : deux scénarii possibles (source : RFF)



Une étude de faisabilité a déjà été faite sur la zone Ecopôle en 2011 assortie de questionnements plus prospectifs (par un bureau d'étude sous commande de la CdC Captieux-Grignols). Elle propose des éléments assez poussés sur une stratégie à plus long terme, sur les coûts et les options d'aménagement, et s'accompagne d'une étude foncière sur le périmètre.

Actuellement la maîtrise foncière se constitue progressivement avec des acquisitions en cours (convention signée avec la SAFER pour mener les négociations, procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier). Il y avait un intérêt tactique à lancer rapidement le programme, notamment avant une trop forte spéculation foncière liée à l'arrivée de la gare.

Principaux enjeux de l'espace de cohérence Marmandais Bazadais

Un territoire « d'entre-deux » qui doit trouver sa propre voie de développement en complémentarité avec les principaux pôles urbains voisins.

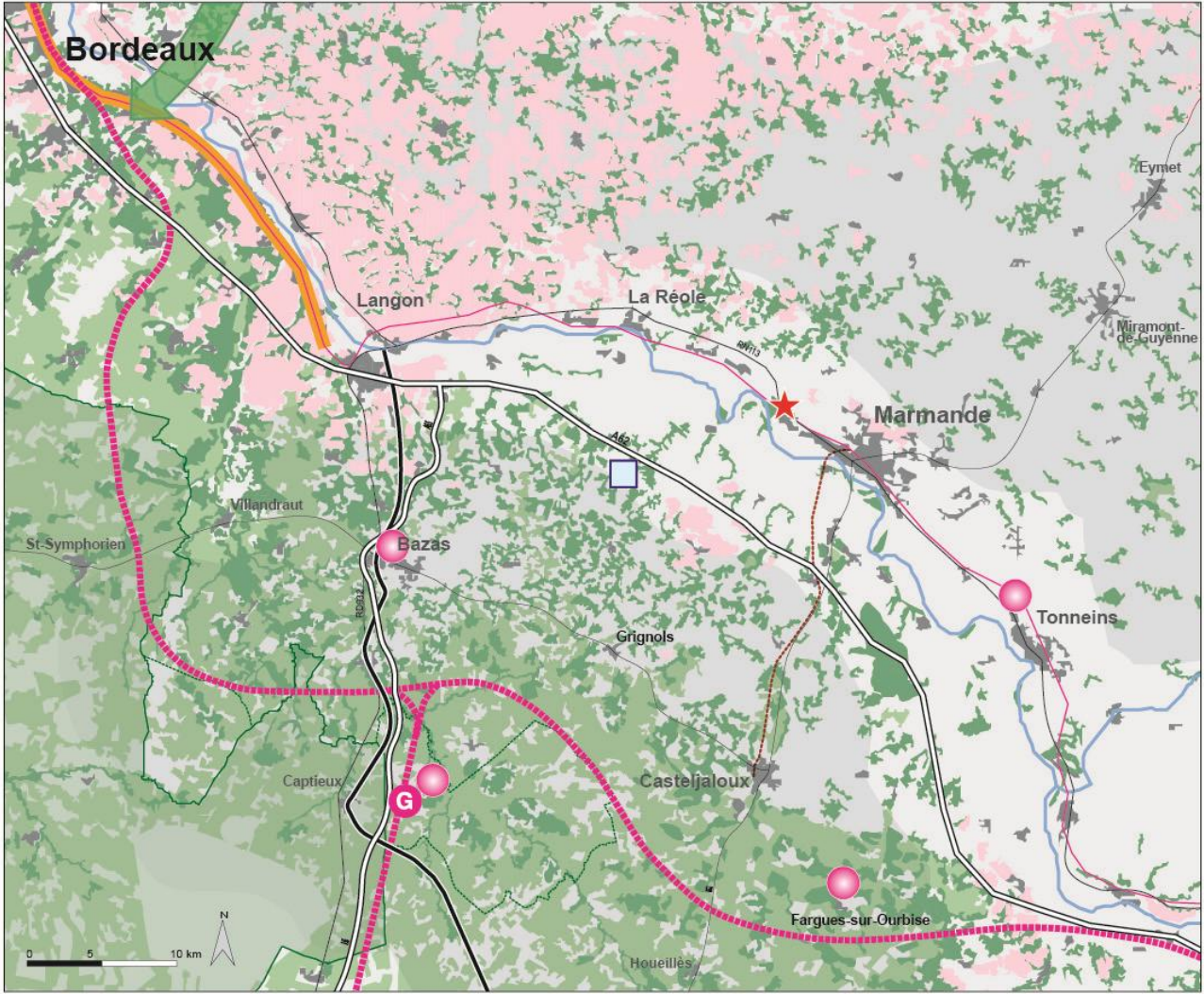
De nouveaux équilibres à trouver :

- entre des capacités d'autonomie locale et l'émergence d'une nouvelle centralité autour de la gare de Captieux,
- un fonctionnement en réseau vers l'est et Agen,
- des liens constructifs via la vallée de la Garonne, au service d'une plus grande fluidité dans un grand système métropolitain bordelais.

De nouvelles orientations à formaliser en :

- anticipant l'arrivée de la LGV et l'usage des infrastructures ferroviaires en favorisant l'intermodalité avec les autres réseaux.
- utilisant les nouveaux outils de planification urbaine pour que le Sud-Gironde soit un espace contributeur aux équilibres spatiaux du département.
- S'appuyant sur l'opportunité de la LGV pour fédérer des territoires ruraux autour d'un projet commun.

Etat des principaux projets de l'espace de cohérence du Marmandais – Bazadais



sources : fonds topographiques en
provenance de GISCOÆ, UE©
Corine Land Cover
traitement : a'urba, août 2012

Réalisation : A'URBA 2012

3.6. Espace de cohérence de l'aire métropolitaine de Bordeaux

3.6.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence

Diagnostic

Historiquement composée à partir du Port de la Lune, l'agglomération bordelaise s'est développée par strates concentriques, d'abord sur la rive gauche, puis à partir des années 1970, à l'intérieur de la rocade périphérique. Durant plusieurs siècles, l'histoire économique de Bordeaux s'est confondue avec celle de son port et du vin. L'entre-deux-guerres et les trente glorieuses voient éclore le pôle aéronautique militaire qui se développera autour du site de l'aéroport.

La qualité du cadre de vie qui s'appuie sur un environnement d'exception, représente **le premier facteur d'attractivité de l'agglomération bordelaise**. Cette attractivité résidentielle soutenue par de forts flux migratoires a été à la base de l'important essor démographique du territoire depuis une quarantaine d'années. Cette dynamique a été accompagnée par une forte croissance de l'emploi constatée ces dernières années (2,1 % par an en 10 ans dans l'aire urbaine contre 1,2 % au niveau national).

L'attractivité bordelaise s'appuie sur quelques fondamentaux : un climat tempéré océanique, l'ouverture vers l'Atlantique, un arrière-pays constitué de grands espaces et de paysages variés, une forte structuration territoriale autour du fleuve (l'estuaire de la Gironde et la Garonne), un patrimoine urbain reconnu de caractère exceptionnel, un secteur immobilier perçu comme accessible, l'image d'une tradition de qualité liée au monde viticole.

- **Une urbanisation de forte ampleur spatiale mais relativement peu dense**

Avec plus d'1,1 million d'habitants, l'aire urbaine de Bordeaux (au sixième rang national), est devenue **un des espaces urbains majeurs de la façade atlantique européenne** avec Dublin, Nantes, Bilbao, Porto et Lisbonne. Ce territoire qui correspond au bassin d'emploi et de vie de la ville de Bordeaux, concerne 35 % de la population de la région Aquitaine en 2009.

La croissance démographique moyenne annuelle de 0,7 % attendue d'ici à 2030, (pour une évolution à hauteur de 0,4 % par an en France métropolitaine) devrait confirmer cette tendance. Cet essor démographique placerait Bordeaux au quatrième rang des plus fortes évolutions qui seraient constatées en France après Toulouse, Nantes et Rennes.

La métropolisation de Bordeaux ne concerne plus seulement l'agglomération mais devient un phénomène d'envergure girondine. Depuis 40 ans, cette croissance se confirme puisque de 47 communes en 1968, l'aire urbaine couvre 255 communes en 2010. L'aire urbaine représente aujourd'hui 47 % du territoire et 78 % de la population départementale. Plus localement, l'agglomération de Bordeaux³⁸ compte 836 000 habitants sur 64 communes. Avec 713 habitants/km², elle se caractérise par une densité démographique relativement faible par rapport à d'autres grandes agglomérations françaises comme Toulouse avec 1 074 hab/km² ou Lyon (qui a près de deux fois plus d'habitants sur une superficie à peu près équivalente).

Cette **urbanisation peu dense** a aussi été diffuse et la croissance urbaine a pu se faire également au-delà des limites morphologiques ou institutionnelles de l'intercommunalité. Favorisée par la disponibilité des espaces, les faibles contraintes topographiques et la relative facilité de déplacement pendant de nombreuses années, l'étalement urbain s'est généralisé depuis les années 2000 et concerne la majeure partie du département (85% des communes gagnent de la population). La ville de Bordeaux a longtemps perdu des habitants et vu son poids diminuer dans l'agglomération (en passant de 40 % à 28 % de la population en 40 ans). Aujourd'hui, cette chute est stoppée et son poids dans l'agglomération se stabilise avec 28 600 habitants supplémentaires depuis près de 30 ans. Le gain est surtout important sur la dernière décennie (+ 0,9 % par an entre 1999 et 2009), notamment grâce à un solde migratoire redevenu positif.

Si l'organisation des espaces de peuplement tend vers un véritable système multipolaire, les **bassins d'emplois restent très concentrés** dans l'agglomération : 69 % des emplois girondins sont dans l'unité urbaine de Bordeaux contre 58 % des habitants.

Alors que la croissance démographique est plus générale et mieux répartie sur le périmètre départemental, la répartition des emplois est beaucoup plus regroupée. Cette dichotomie a de nombreuses conséquences sur les équilibres entre les territoires et sur leurs

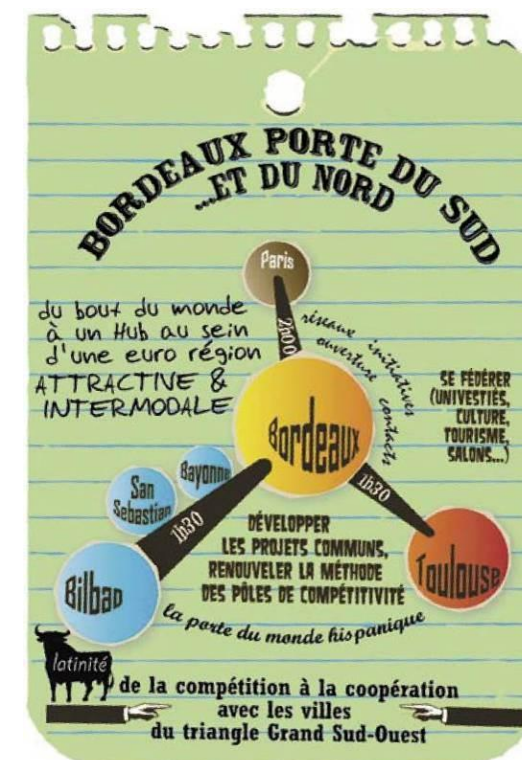
³⁸ appelée unité urbaine par l'INSEE, c'est-à-dire l'ensemble de communes présentant une zone de bâti continu qui compte au moins 2 000 habitants

fonctionnements : elle est génératrice de nombreux flux de déplacements ; elle peut être très discriminante pour les ressources des collectivités (en termes fiscal mais aussi d'offres d'équipements et de service) ; elle sépare lieux de vie, lieux de travail et lieux de consommation.

- **Bordeaux au carrefour de flux européens**

Bordeaux demeure historiquement une des portes d'entrée maritimes du vieux continent. C'est aussi un point de traversée majeur depuis le nord de l'Europe vers la péninsule ibérique. **A la croisée des corridors de transport de personnes et de fret** provenant de la péninsule ibérique, c'est la première grande ville traversée au nord des Pyrénées depuis l'ouest de l'Espagne.

Après avoir longtemps été particulièrement actifs grâce au port et ses fonctions commerciales, les échanges avec l'Espagne se sont faits depuis les années 1980 principalement sur la base du transport routier au détriment du fer. Le fonctionnement économique par « flux tendus » entre les grands centres de production et de consommation européens a finalement plutôt conféré à Bordeaux une fonction de lieu de transit.



Ce rôle important de lieu de passage des axes de circulation bordelais (pour les marchandises, mais aussi pour les voyageurs) se confronte parfois avec les problèmes de congestion liés aux trafics locaux durant certaines heures de pointe. La rocade de Bordeaux, est devenue à la fois un axe de desserte locale, de contournement et de transit national où le cumul des trafics pose des questions de

fluidité et de priorités. Les fonctions de transit, si elles contribuent assez peu à la saturation de cet axe (avec 8 % du trafic), peuvent être pénalisées dans leur performance par ce ralentissement.

Il convient de transférer le trafic poids lourds en transit sur ce corridor, par un accroissement de la part du ferroviaire et du maritime assurant le transport de marchandises longue distance. On parle ainsi d'autoroute ferroviaire (qui traverse la France du nord au sud) et la constitution d'un véritable « hub » bordelais en matière de logistique devient pertinente pour optimiser et avoir une meilleure maîtrise de ces flux.

Avec plus de 4 000 000 de voyageurs en 2011, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, quant à lui, voit son trafic augmenter de 11,4 % par rapport à 2010, notamment grâce au nombre de passagers internationaux qui croît de 15,2 %.

- **Une économie relativement stable, prête à prendre son envol**

L'économie présentielle est le premier moteur économique de l'aire métropolitaine. Elle repose pour beaucoup sur une économie de services à la personne, qu'elle soit résidentielle ou touristique. La faible présence d'industries manufacturières a ainsi mis pendant un temps, le territoire à l'abri des grands chocs conjoncturels. Les traditionnelles activités de production, de conseil, de négoce, de communication et de tourisme autour du monde viticole sont, par définition, moins soumises aux phénomènes de délocalisations. L'importance de l'industrie de la défense constitue aussi un socle solide non soumis aux contraintes du marché, même si elle reste tributaire des orientations budgétaires de l'Etat.

Le **marché de l'emploi** se caractérise par une offre marquée par les services et quelques activités de pointe :

- les principaux employeurs se retrouvent dans les domaines administratifs et les services publics autour du milieu hospitalier (16 000 emplois sur plusieurs sites), de grandes collectivités locales, des services déconcentrés de l'Etat et quelques établissements publics décentralisés. Bordeaux joue à plein son rôle de capitale régionale institutionnelle ;
- la filière viticole est vecteur de notoriété et un moteur économique important avec près de 60 000 emplois liés (soit près de 9 % des emplois du département) et un chiffre d'affaires d'environ 2 milliards d'euros consacrés à l'export (soit un solde supérieur à celui de l'industrie aéronautique) ;

- la filière aéronautique spatiale-défense est bien implantée et se caractérise par la présence de grands établissements privés ;
- les filières sylvicoles et émergentes autour des énergies renouvelables apparaissent prometteuses et s'appuient sur des spécificités territoriales propres à la région, qui ne se délocalisent pas, et qui permettent de s'orienter vers une véritable croissance verte.

L'aire urbaine de Bordeaux a connu un modèle de développement de type « métropolitain » caractérisé par une forte concentration des activités productives, de la sphère publique et une importante fonction de pôle de consommation.

L'agglomération peut s'appuyer aussi sur trois pôles de compétitivité ainsi qu'un environnement et une qualité de vie attractifs pour les cadres.

Enjeux

- **Un territoire pour « faire métropole »**

Bordeaux souhaite conforter son positionnement stratégique au sein de l'arc européen. L'échelle pertinente de la compétitivité de la capitale régionale s'appréhende désormais dans **sa dimension régionale et transfrontalière**. Ses liens avec les territoires voisins lui permettent de puiser son rayonnement et ses richesses dans son insertion aux réseaux de l'Eurorégion. La coopération métropolitaine peut s'imaginer à l'échelle, du bassin de Garonne, entre Bordeaux et Toulouse. Elle peut ainsi s'incarner du point de vue de la robustesse économique, de la recherche et du développement d'excellence, de l'aménagement du territoire illustré par une grande infrastructure commune comme le GPSO.

Les résultats de cette construction métropolitaine doivent se vivre à plusieurs échelles : celle des grands territoires et de la compétitivité, mais aussi celle de la proximité et de la vie quotidienne.

La construction d'une métropole d'envergure passe ainsi par **un bon maillage des pôles secondaires** qu'il faut densifier et mieux connecter au cœur urbain.

Des liens privilégiés existent déjà entre l'aire de Bordeaux et les aires urbaines de Langon, Arcachon et Libourne placées sous son influence. L'efficacité du système métropolitain bordelais ne peut être assurée que si l'agglomération se repose aussi sur une assise territoriale et partenariale plus large.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) « Aquitaine Horizon 2020 » indique comment les agglomérations doivent impulser le développement et la compétitivité de l'ensemble du territoire aquitain. L'un de ces défis est de valoriser l'ensemble des territoires au cœur d'une démarche intégrée :

- en organisant le réseau métropolitain des agglomérations pour construire une région-métropole identifiée et structurée ;
- en élaborant un Plan de Déplacement Régional qui permettra une interconnexion des agglomérations. Le GPSO, par l'optimisation des lignes existantes induites par la LGV, contribuera directement à cet objectif ;
- en soutenant les activités et fonctions urbaines majeures de l'agglomération ;
- en promouvant des pôles d'excellence, spécialisés, concurrentiels et interactifs, en les reliant entre eux.



Afin de soutenir le développement de l'aire bordelaise, il s'agit de **repositionner fortement Bordeaux au centre de l'agglomération** en la redensifiant pour lui permettre d'atteindre un poids critique. Des objectifs ambitieux en matière de croissance démographique ont été retenus. La ville de Bordeaux affiche ainsi plus de 100 000 habitants (parmi les 300 000 les plus ambitionnés par le projet métropolitain) et plus de 60 000 logements d'ici 2030.

La LGV doit être un accélérateur de ces ambitions stratégiques en alimentant le solde migratoire nécessaire au changement de niveau de croissance démographique. Elle doit surtout contribuer à une bonne lisibilité métropolitaine liée à une « marque » territoriale forte comme peut le proposer Bordeaux (avec un effet « tête de gondole »). La ville a une image de marque liée à une certaine qualité de vie et au prestige du vin. Associée à la grande vitesse et à une certaine compétitivité, il s'agit de s'appuyer sur ces atouts en en faisant aussi des facteurs de modernité. L'ambition du projet de quartier d'affaires européen Bordeaux-Euratlantique vise aussi à renforcer Bordeaux dans son positionnement à l'international.

- *Des faiblesses identifiées ... mais des atouts uniques*

a) La présence de l'économie productive et ses ambitions

Malgré une grande notoriété territoriale, l'économie productive bordelaise peine à se faire reconnaître. Son potentiel à « peser » dans les réseaux économiques européens est en construction dans les ambitions portées sur les éco-activités et l'innovation concernant les matériaux et les TIC.

Le volume de son appareil productif est structurellement faible dans l'économie de l'aire métropolitaine bordelaise au regard de la plupart des autres agglomérations françaises (Nantes, Toulouse, Grenoble ...). La part importante de l'économie résidentielle comme des emplois publics (secteurs d'activité plus abrités des retournements conjoncturels et portés par la consommation locale) a été pendant longtemps un facteur de stabilité et de résilience face à la crise. Le chômage a crû cependant de façon plus importante en Gironde depuis quelques trimestres pour être supérieur au taux national mi-2012.

b) Une montée en puissance des emplois métropolitains

La spécialisation fonctionnelle de Bordeaux se distingue de la moyenne nationale sur l'ensemble des fonctions métropolitaines³⁹ et dans les fonctions semi-marchandes Administration publique et Santé, Action sociale. Avec une part des cadres des fonctions métropolitaines de 9,8 % des emplois en 2008, l'aire urbaine de Bordeaux se place avec Marseille au 12^{ème} rang des aires urbaines des métropoles françaises d'au moins 200 000 emplois (Paris étant première avec 18,9 %, Toulouse est seconde avec 14,1 %). Un retard pris en matière d'emplois sur la conception-recherche entre 1982 et 1999 peine à se combler. A partir des années 2000, la tendance s'est inversée et la part des emplois de conception-recherche a progressé fortement de 1,25 % par an. Une particularité subsiste : lorsque l'innovation s'accélère au niveau national, elle croît moins vite en Aquitaine et a contrario, lorsque celle-ci freine au niveau national, elle ralentit moins vite en Aquitaine. Si la fonction conception-recherche connaît toujours un taux relativement faible, elle représente cependant près d'un quart des cadres des fonctions métropolitaines grâce à quelques grands établissements spécialisés (comme sur la Route des Lasers). Le secteur mixte (concernant notamment les énergies) est, quant à lui, mieux représenté à Bordeaux qu'ailleurs.

Plus globalement, la part de la catégorie socio-professionnelle des cadres et professions intellectuelles supérieures est cependant plus élevée sur l'aire urbaine bordelaise que la moyenne du territoire français (hormis l'Ile-de-France). En visant, notamment, **une cible de « cols blancs »** particulièrement sensible à l'argument de gain de temps et réceptif aux impératifs de coûts de ces derniers, la grande vitesse ferroviaire apporte des réponses intéressantes à des actifs et des entrepreneurs qui souhaiteraient investir sur le territoire bordelais, tout en gardant un rayon d'action (autant professionnel que personnel) qui soit inter-régional, voire national.

Le système productif bordelais présente donc une configuration favorable appuyée par une compétitivité potentiellement forte des entreprises locales, en lien avec la présence de nombreuses universités et laboratoires de recherche favorables à l'innovation et l'intégration d'une main d'œuvre qualifiée. Ces potentialités d'attractivité économique restent néanmoins à consolider. Si les opportunités sont bien présentes, il reste à les structurer, les

³⁹ *Les emplois métropolitains regroupent les fonctions liées aux prestations intellectuelles, à la conception-recherche, aux commerces inter-entreprises, à la gestion, à la culture et aux loisirs.*

organiser, leur donner une dimension européenne pour aller vers un développement économique à l'échelle d'une métropole régionale. La nécessité d'améliorer **la lisibilité de la dynamique économique**, via une stratégie plus affirmée et plus claire, apparaît comme un enjeu majeur. La « belle endormie » s'est réveillée mais des dynamiques de développement plus soutenues encore sont possibles.

c) Une nouvelle organisation de l'hinterland

En passant de 836 000 habitants pour l'unité urbaine de Bordeaux à 61 000 pour celle d'Arcachon-La Teste, puis 35 000 pour Libourne, on mesure toute la prééminence de Bordeaux sur le territoire girondin. Sans arrière-pays bien marqué, sans relais de villes de taille importante au niveau régional, l'aire urbaine bordelaise n'a pas la forme de l'archipel métropolitain classique qui caractérise les bassins d'emploi de niveau européen. Cette faiblesse apparente va cependant permettre **un aménagement innovant de réseau de villes relais** qui veulent jouer à la fois la complémentarité avec la métropole, mais aussi une demande de forte autonomie.

d) Un gisement touristique non négligeable

L'enjeu de positionner l'aire métropolitaine comme une capitale culturelle de rang européen peut s'appuyer sur un fort **potentiel touristique diversifié** :

- tourisme fluvial, naturel, culturel, patrimonial, viticole, d'affaires ;
- itinérance touristique thématique (route des vins, parcours de randonnées, patrimoine religieux) ;
- éco-tourisme ...

Les LGV, en complément avec une bonne accessibilité aérienne, contribuent ainsi à faciliter l'accès à ce potentiel en réduisant les temps d'accès et en permettant une meilleure variabilité et adaptation des durées de séjours.

Des marges de progrès existent et peuvent s'appuyer sur des politiques publiques, nationales et territoriales, déjà mises en œuvre ou qui seraient à engager au profit de Bordeaux d'ici 10 à 15 ans. Elles peuvent s'appuyer notamment sur **des grands travaux** significatifs pour le territoire (comme les douze travaux évoqués par la Fabrique Métropolitaine de la CUB) : des grands projets urbains d'envergure, des grands équipements métropolitains, la réappropriation de la nature dans la ville, des infrastructures de transports à portée nationale mais aussi de proximité, une métropole au service des habitants ...

- **Des opportunités, des leviers d'actions et des outils à disposition**

a) Pour une organisation spatiale réaménagée

Atteindre un niveau de fonctionnement européen nécessite aussi d'entretenir ses « réseaux » locaux, nationaux, voire internationaux. Cela doit se traduire par **des coopérations structurantes avec d'autres territoires**, à toutes les échelles. Tout d'abord en fédérant les territoires limitrophes avec qui l'aire bordelaise entretient des relations préférentielles en un système métropolitain girondin dont la vocation serait d'accroître son potentiel à partir de leurs propres aptitudes, leurs fonctions supports et leurs modes de gouvernance. Ces potentiels sont à déterminer sur les leviers d'actions que sont l'économie et l'innovation, l'accessibilité et la connectivité, la culture, le tourisme et les loisirs ainsi que l'organisation solidaire et durable de ce grand territoire.

Au cœur de l'agglomération, faire métropole marque aussi **une certaine mutation territoriale structurelle** qui bouscule la perception traditionnelle que l'on peut avoir des territoires, souvent vécus comme des lieux de concentration de biens et d'équipements dont l'addition des performances en ferait la richesse. Le projet de territoire doit veiller à donner du sens à ses qualités et ses spécificités. Celui de l'agglomération, fédère l'ensemble des territoires dans un concept **de métropole nature** où l'espace structuré par une trame verte et bleue est valorisé par la qualité et les fonctionnalités de ses paysages.

Les projets urbains et économiques s'accompagneront d'autres éléments permettant d' étoffer **l'offre urbaine de l'agglomération bordelaise** et d'assurer son attractivité :

- les grands équipements : le Grand Stade, le Centre culturel et touristique du vin, la Maison de l'Economie Créative et de la Culture en Aquitaine (la MECA, nouveau pôle régional où s'installera notamment le FRAC), les Cascades de Garonne (centre thermoludique et aquatique à Lormont) ...
- les grands parcs urbains d'envergure métropolitaine : parc des Jalles, coulée verte de Mérignac, vallée de l'Eau Blanche, parc de l'Eau Bourde, parc des Coteaux, vallée du Guat-Mort, vallée de la Pimpine ...

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire permettra ainsi d'élargir l'aire de chalandise de ces grands équipements métropolitains pour en faire des destinations touristiques privilégiées à échelles larges (de Paris à Bilbao) mais aussi des structures d'accueil à vocation régionale et inter-régionale qui rayonnent à l'échelle du territoire GPSO.

La ville de Bordeaux a lancé la démarche **Bordeaux 2030**. Ce vaste projet urbain à l'échelle communale vise à constituer le cadre de vie de ces ambitions démographiques, les relations que les quartiers bordelais construiront entre eux en contribuant à l'élaboration du projet métropolitain.

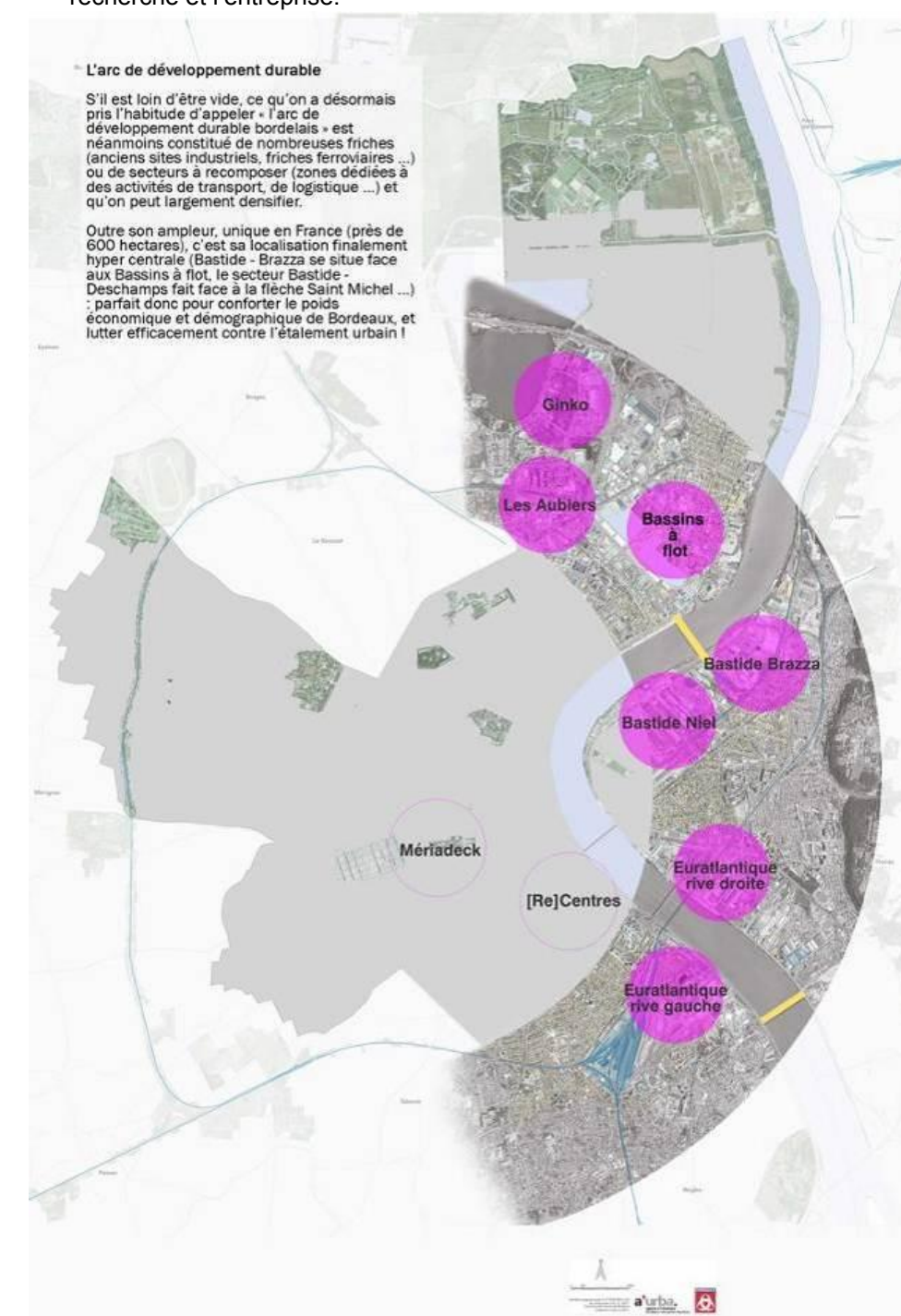
Sa traduction urbaine s'illustre avec **l'arc de développement durable de la ville de Bordeaux** (Bacalan-Bastide-Belcier). Il s'appuie sur une partie de l'opération Bordeaux-Euratlantique et sur deux grands projets de cœur d'agglomération :

- Bastide sur la rive droite de la Garonne : 2 500 logements ; 45 000 m² de bureaux ; 15 000 m² de locaux d'activités ; 60 000 m² de commerces et équipements ;
- les Bassins à flot, rive gauche au nord de Bordeaux : 5 400 logements ; 100 000 m² de bureaux ; 70 000 m² de locaux d'activités ; 100 000 m² de commerces et équipements.

A une échelle plus fine, les travaux de renouvellement urbain des années 2000 ont permis de **raffaîchir l'image de la ville de Bordeaux** et de contribuer ainsi à consolider son attractivité. La réappropriation des quais et l'arrivée du tramway, les campagnes de ravalement de façade, le programme de rénovation urbaine « Bordeaux [Re]Centres », l'inscription sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO ont modifié le rapport à la ville et son image tout autant que son usage.

b) Pour une économie mieux ciblée et mieux organisée

L'enjeu principal est de faire passer l'économie locale **d'une notoriété traditionnelle à une compétitivité européenne** en s'appuyant sur de grandes filières économiques exemplaires, innovantes et directement créatrices de valeurs. La reconversion industrielle verte, les nécessités du développement urbain durable et les objectifs de construction de la métropole orientent le déploiement de l'économie locale vers les industries créatives, et les éco-technologies. Ces filières d'excellence s'incarnent notamment dans des clusters économiques, des pôles de compétitivité et des rapprochements entre l'enseignement, la recherche et l'entreprise.



La métropole bordelaise souhaite s'orienter vers une spécialisation productive dans les secteurs d'activités stratégiques de haute technologie. Son retard avec les métropoles européennes serait en partie comblé par l'émergence d'une place d'affaires importante à l'échelle internationale.

La structure économique de l'agglomération se rapproche de celle de Toulouse. Aussi, on observe une réduction de la part des employés, des ouvriers et des artisans en faveur de celles des cadres, professions intellectuelles. Le projet Euratlantique, visant à augmenter la présence des sièges sociaux sur la métropole, renforcera certainement ce phénomène.

Un outil comme la grande vitesse y contribue et vise ainsi plusieurs types de « cibles » :

- depuis Paris et l'international : accueillir des grands comptes, des restructurations de sièges inter-régionaux et récupérer l'implantation de sièges sociaux et de centres de décisions d'entreprises permettant de **donner une crédibilité au centre d'affaires européen**. Les start-up de moindre dimension peuvent être pour leur part, attirées par un prix de l'immobilier abordable ;
- vers Toulouse et les territoires régionaux : **capter des populations et des actifs en lien avec de nouveaux emplois métropolitains supérieurs**. Ces emplois (EMS) font référence aux fonctions dont le contenu décisionnel est élevé, ou qui contribuent à l'image de marque de la ville où ils s'exercent. Ces emplois sont essentiellement "urbains", ils sont aisément identifiables et correspondent au plus haut niveau de qualification. Ils constituent un indicateur de la richesse et de la dynamique des territoires. La grille définissant ces emplois a été construite à l'INSEE par croisement de deux nomenclatures, celle des secteurs d'activité (NAF) et celle des professions (PCS). Les emplois supérieurs ont ainsi été identifiés dans 11 branches d'activité : art, banque-assurance, commerce, commerce industriel, gestion, information, informatique, recherche, services aux entreprises, télécommunications, transports. Il s'agit notamment de construire une offre métropolitaine comparable entre les deux agglomérations pour ce type d'emplois. Les projections à l'horizon 2030 font passer la part des cadres et professions intellectuelles supérieures de 16,5 à 22 % des emplois de l'aire urbaine de Bordeaux.

La localisation d'une activité professionnelle sur un pôle d'échange reliée au réseau à grande vitesse comme Euratlantique, constitue ainsi un argument majeur pour **certaines activités de services supérieurs qui traitent des marchés nationaux** : plateformes de formation professionnelle, constitution d'un « meeting point », organismes de sous-traitance (type SSII), bureaux de contrôle et de certification, prestations de consulting ...

Cette nouvelle lecture passe par **une structuration claire de l'espace économique métropolitain**, en s'appuyant sur les polarités identifiées et en bénéficiant d'un potentiel important pour se positionner comme des terres d'accueil économique performantes. Elles s'incarnent sur le territoire par un arc de la ville active et des clusters métropolitains bien identifiés. Si l'offre tertiaire métropolitaine était portée par le fer de lance du quartier d'affaires de Bordeaux-Euratlantique, l'offre d'implantation en matière de zones d'activité serait renouvelée grâce à **plusieurs grands projets à vocation économique** sur le territoire communautaire.

A l'échelle locale, les grands projets ont permis de développer les secteurs phares de l'agglomération :

- l'aéronautique/spatiale/défense, sur Aéroparc à Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles et le Haillan, autour de l'aéroport ; avec des enjeux de développement du secteur de l'aéronautique-espace-systèmes embarqués et de mutualisation des services offerts aux entreprises pour favoriser l'innovation ;
- le tertiaire supérieur grâce à l'offre présente sur le quartier de Bordeaux-Euratlantique.
- les bio-technologies, sur le Bio-parc à Pessac qui vont contribuer au développement du secteur des technologies de l'alimentation et de la santé avec des objectifs d'aide à la création de start-up grâce au centre préindustriel de bio-développement ;
- les éco-technologies sur les secteurs en reconversion industrielle ; la photonique, grâce au Laser Méga Joule (LMJ).

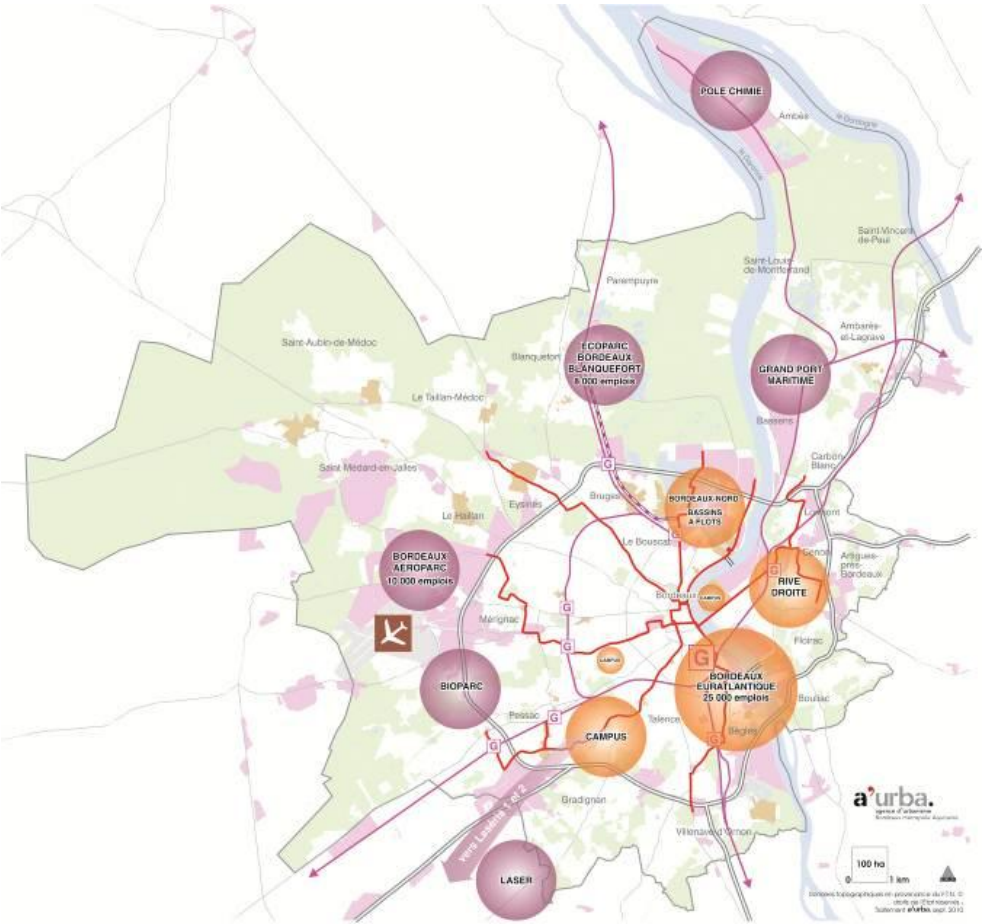
L'organisation spatiale des activités repose ainsi sur :

- un pôle tertiaire majeur, en cœur d'agglomération ;
- un pôle industriel d'envergure européenne à Mérignac ;

- plusieurs polarités de taille plus réduite mais bénéficiant d'une forte compétitivité (Le Barp, Blanquefort, Pessac, Bassins à flot, Bastide, Mériadeck ...).

Par exemple, l'Écoparc à Blanquefort : vise à requalifier le site industriel de Ford Aquitaine autour des éco-activités avec des objectifs de maintien de l'emploi et de création d'un cadre environnemental exemplaire.

La Technopôle de Montesquieu, au sud de l'agglomération, devrait aussi voir sa notoriété renforcée avec la Communauté de communes de Montesquieu qui réfléchit à son propre Schéma d'Aménagement et de Développement Durable du territoire. Celui-ci permettra de prendre en compte le rayonnement du projet de Bordeaux-Euratlantique et le recadrement des gares TER au sud



de Bordeaux directement situées sur la ligne LGV.

c) Pour une métropole de la connaissance qui permet à chacun de grandir

La « ville stimulante » du projet métropolitain appelle à faire un saut qualitatif en développant ses capacités d'innovation, à la fois scientifiques et technologiques. Pour lui conférer une puissante attractivité économique, la démarche s'incarne à travers **un projet novateur et lisible**, tourné vers ses pôles d'excellence et son potentiel de recherche. L'Université de Bordeaux et son plan Campus, les pôles de compétitivité, le quartier d'affaires de tertiaire supérieur de Bordeaux-Euratlantique joueront pour ce faire un rôle majeur.

Avec 80 000 étudiants, l'agglomération bordelaise est aussi une ville étudiante puisque 10 % de sa population est ici pour y faire ses études. Les établissements d'enseignement supérieur sont rassemblés dans un Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) Université de Bordeaux créé en 2007, qui regroupe les quatre universités, l'Institut Polytechnique, l'Enitab et Sciences Po.

Sélectionnée en 2008 par le Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, l'**Opération Campus** de Bordeaux vise à rénover et redynamiser les sites universitaires pour créer de véritables lieux de vie et accroître leur visibilité internationale grâce notamment à une politique immobilière attractive. Le campus universitaire Talence-Pessac-Gradignan, avec ses 260 ha, et 60 000 personnes accueillies quotidiennement, sera le principal bénéficiaire de ce projet à hauteur de 500 millions d'euros. Le projet est complété par une réorganisation de l'offre d'enseignement et de recherche pluridisciplinaire autour de pôles forts et visibles et sur l'extension du rôle de l'université dans le développement du monde économique local, en appui des pôles de compétitivité.

Il s'agit bien de développer un esprit « Université de Bordeaux » et lui donner un rayonnement international qui contribue à la construction d'une **agglomération « campus »**, critère décisif dans le processus de métropolisation d'un territoire qui se donne des ambitions européennes.

d) Pour une métropole solidaire et des responsabilités partagées

Ces éléments contribuent à la convergence de fonctions et de dynamiques stratégiques qui définissent les métropoles : fonctions

organisationnelles, foyers de l'innovation, rayonnement et poids culturels, offres de services à haute valeur ajoutée, accessibilités aux réseaux de communication virtuels ou physiques... Faire métropole implique ainsi un espace de complémentarité et de solidarité.

Cette **responsabilité métropolitaine** se traduit d'abord par un territoire économe en ressources naturelles, en énergie, et en espace, et qui intègre la vulnérabilité de sa géographie et de ses populations dans son développement. La constitution d'une nouvelle offre ferroviaire avec la grande vitesse y contribue, puisque l'objectif de développer le transport des matériaux de construction par voie fluviale ou ferroviaire est inscrit dans le SCoT et doit notamment s'exprimer par les implantations des sites de stockage ou de transbordement de matériaux.

Cette solidarité se manifeste aussi par les démarches sur la rive droite de la Garonne, plus productive et populaire. Elle s'est traduite à travers le Grand Projet de Ville des Hauts de Garonne (quatre communes couvertes intégralement, 65 000 habitants) ou le dispositif de la Zone Franche Urbaine des Hauts de Garonne-Bastide (35 000 habitants sur quatre communes).

3.6.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Le projet de territoire de la métropole vise plusieurs objectifs : l'excellence économique avec la mise en avant de filières d'innovations comme facteur différenciateur qui doit distinguer Bordeaux d'autres métropoles ; un développement durable pour préserver la qualité du cadre de vie du territoire, qui est un atout majeur de son attractivité.

Stratégies et planification : faire métropole « autrement »

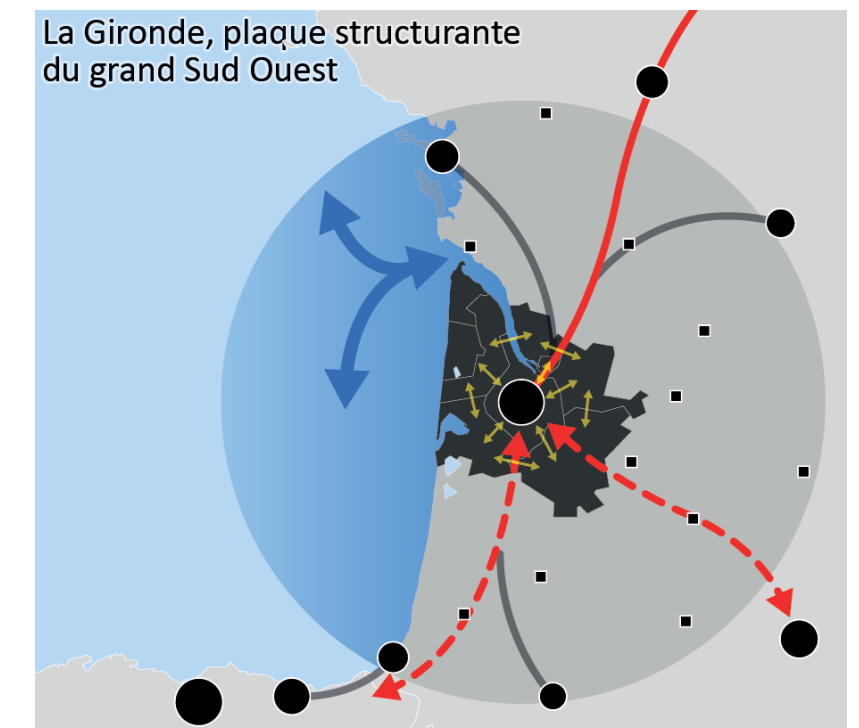
- **Les outils et démarches d'aménagement mobilisés**

a) L'Inter-SCoT départemental girondin

De par son ampleur spatiale et par la diversité des territoires concernés, le GPSO est un élément d'appui fort aux ambitions de l'InterSCoT Girondin (cf annexe1). Les opportunités de développement économique et les nouvelles offres de mobilité qu'il

apporte sur le département vont redessiner les relations et les coordinations entre les territoires des SCoT girondins.

Au centre du système girondin, l'aire bordelaise porte l'ambition métropolitaine du département en proposant de la mettre au service des intérêts de l'ensemble des territoires girondins, par la promotion économique collective qu'elle signifie. De même, l'expérience acquise dans le renouvellement urbain et le renforcement des centralités existantes est à partager au sein et au bénéfice de l'InterSCoT. Ainsi l'urbanisme durable préconisé par le SCoT doit permettre de préserver d'effets de marges ses territoires voisins notamment les risques de report d'anciennes pratiques d'urbanisation extensive. Il doit aussi permettre d'aborder la gestion des mobilités à échelle plus large pour rester au plus près des



pratiques quotidiennes des habitants de la Gironde.

b) Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

Porté par le Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise (SYSDAU) créé en 1996, le SCOT en cours de rédaction, couvre 93 communes. Il fait suite au Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise approuvé en 2001. La révision du schéma a été lancée en 2007 et le SCoT devrait être approuvé en 2013.

Le schéma donne une certaine vision du développement pour « **faire société** » en construisant une métropole facile à vivre et

généreuse où le développement de nouvelles formes de cohésion sociale et de citoyenneté ont à voir avec l'équité territoriale et la mixité des usages. Il s'agit aussi de créer de la cohésion territoriale par le haut niveau de services du territoire tout en instaurant un fonctionnement plus solidaire, plus sobre qui intègre la vulnérabilité croissante de l'ensemble des ressources de ces territoires.

Les orientations liées à la mobilité visent un réseau métropolitain de transports collectifs rapide. Cette efficacité se construit à toutes les échelles et sur tous les modes. Les LGV SEA (Tours-Bordeaux et GPSO) sont directement intégrées dans les projets du SCoT, notamment par la question de la mise en place de mesures conservatoires dans les documents d'urbanisme locaux. L'offre ferroviaire régionale doit aussi être un support de développement local en améliorant la desserte de tous les territoires et en améliorant les services qu'elle propose.

C) Le projet métropolitain

L'intercommunalité bordelaise s'appuie principalement sur la **Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB)**, créée en 1966, et qui compte désormais 28 communes. La collectivité est porteuse d'un **projet métropolitain « Bordeaux Métropole 3.0 »**. Basé sur une démarche participative publique lancée en 2009 (la « Fabrique métropolitaine »), il dessine la trame de l'agglomération bordelaise désirable à l'horizon 2030. L'enjeu actuel du projet est de faire passer l'agglomération bordelaise du rang de « ville » à celui de « métropole », tout en préservant les atouts du territoire. Il s'agit de bâtir la « métropole des cinq sens » : solidaire, stimulante, sobre, sensible, singulière.

Un des grands objectifs du projet réside dans l'ambition d'une agglomération millionnaire d'ici 20 ans, soit 300 000 habitants supplémentaires. Pour l'atteindre, une douzaine de grands travaux sont inscrits dans la feuille de route, notamment : produire 50 000 logements autour des lignes de transports en commun (170 000 au total) ; « 55 000 ha pour la nature », c'est-à-dire préserver 50 % de la surface de l'agglomération occupés par la nature et les espaces agricoles ; 75 000 nouveaux emplois à pourvoir pour les nouvelles populations ; des zones de grands projets. La méthode imaginée par la CUB vise aussi à mettre en place les bons outils de contractualisation entre partenaires, que ce soit avec les acteurs bordelais compétents à divers emboîtements d'échelles, mais aussi des territoires partenaires en périphéries plus ou moins éloignées.

Pour mettre en œuvre ce projet, la CUB s'appuiera notamment sur la prochaine révision de son Plan Local d'Urbanisme (plan intercommunal qui concerne les 27 communes) dénommé ici **PLU**

3.1. puisque celui-ci tiendra aussi lieu de PLH (Programme Local de l'Habitat) et de PDU (Plan de Déplacements Urbains).

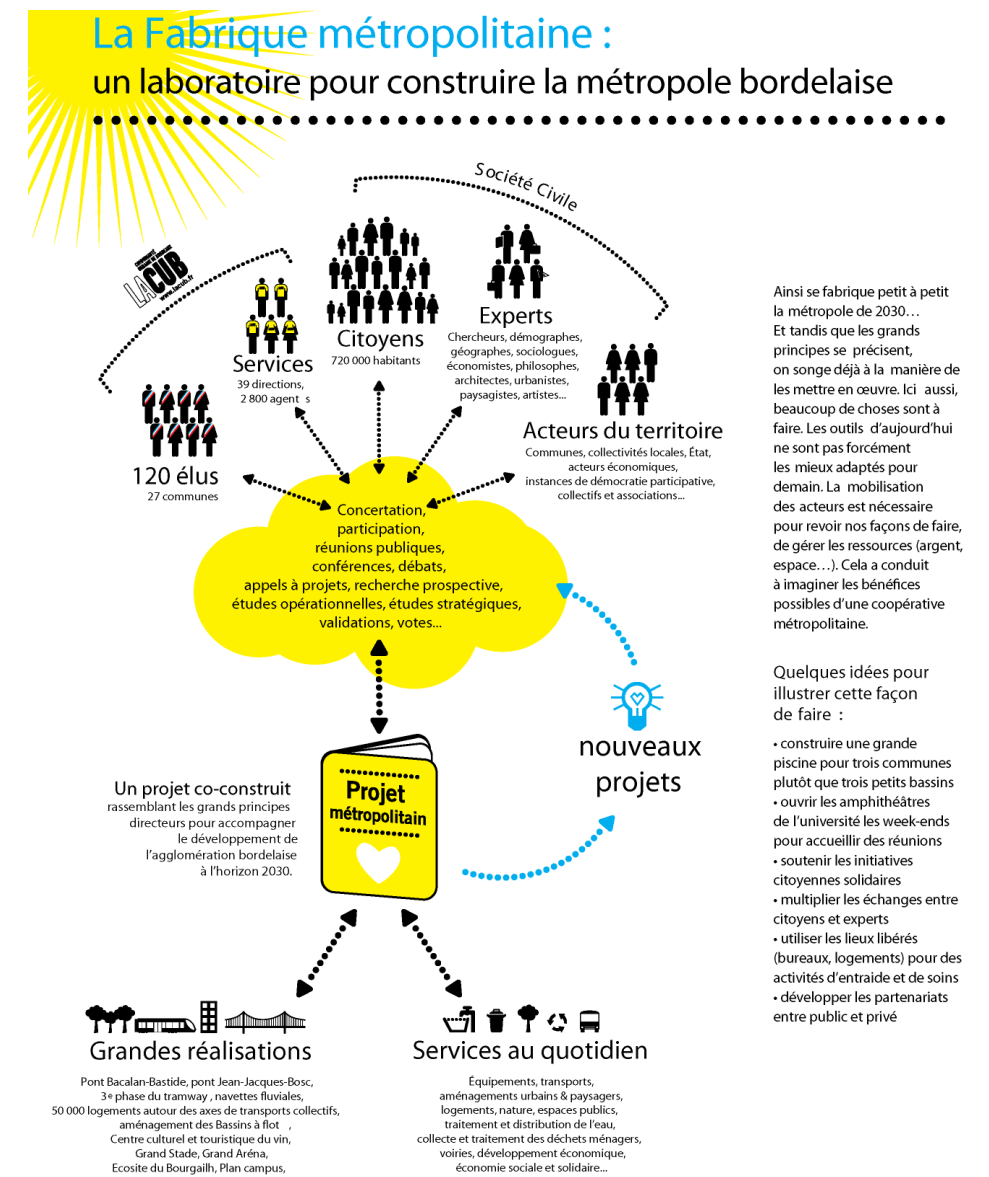
- **L'opération d'intérêt national de Bordeaux-Euratlantique : une opération d'envergure pour une métropole active**

Le territoire vise à se doter des meilleures conditions d'accueil possibles des entrepreneurs pour un développement économique à la hauteur de ces ambitions métropolitaines et adapté aux contextes territoriaux. La grande vitesse permet ainsi d'élargir le bassin d'emplois, et notamment les postes d'emplois métropolitains grâce à de nouvelles coopérations économiques à valeurs ajoutées élevées. Cela passe d'abord par la mise en place de projets urbains ambitieux répondant aux besoins des clusters métropolitains (notamment en termes d'accessibilité et de mixité fonctionnelle), à l'image de l'opération Bordeaux Euratlantique.

L'esprit qui oriente l'**OIN Bordeaux-Euratlantique** cherche à répondre à ces objectifs. Le développement d'activités tertiaires de l'opération vise à un rééquilibrage de l'agglomération avec d'autres secteurs comme Bordeaux-Lac, l'aéroport de Mérignac, le campus de Talence. L'objectif est d'avoir la même masse d'emplois que sur le quartier d'affaires de Mérignac mais dans un contexte urbain plus attractif et mieux desservi.

Outre l'offre d'activités, l'opération proposera un grand projet urbain, une offre résidentielle de haut niveau et de nouveaux équipements métropolitains sur les secteurs à proximité de la gare St-Jean de Bordeaux, notamment le secteur Belcier. Ainsi **les diverses contributions d'Euratlantique** aux projets du territoire s'élèvent à : presque 10 % de la population nouvelle (plus 30 000 habitants, soit plus du doublement de la population actuelle du périmètre) ; 10 % par an du marché du logement en moyenne ; environ 17% des emplois nouveaux (12 500 emplois) dont la moitié des emplois tertiaires ; 15 % du marché local des bureaux de l'agglomération bordelaise ; 30 à 40 % du marché tertiaire en moyenne.

La démarche Euratlantique répond aussi aux enjeux issus du Grenelle de l'Environnement, et notamment ceux relatifs à la limitation de la consommation d'espaces. **L'objectif de redensifier cet espace urbain**, situé en cœur d'agglomération, rejoint la préoccupation de croissance démographique de l'agglomération bordelaise sous contrainte d'un espace maîtrisé, réduisant l'étalement urbain et les nuisances associées.



250 ha sont mutables sur le périmètre de l'OIN : des terrains publics et parapublics ; des emprises économiques mobilisables. Les friches (industrielles, portuaires et ferroviaires) sont une formidable opportunité foncière et fournissent un potentiel de densification important en plein cœur de l'agglomération bordelaise et à proximité de la gare TGV. Certaines activités, des grands établissements et des quartiers d'habitat constitués (Belcier, Benauges ...) seront ainsi maintenus.

L'OIN Bordeaux-Euratlantique est par ailleurs incluse dans le périmètre de l'**EcoCité Plaine de Garonne**, portée par la CUB et les communes de Bordeaux, Cenon, Bègles et Floirac. L'Ecocité couvre 3 000 ha de part et d'autre du fleuve, depuis les Bassins à flot au nord jusqu'à Bègles, au sud. La démarche permet de mobiliser des financements dans le cadre du programme national des « Investissements d'avenir » et vise à expérimenter des méthodes innovantes d'aménagement durable de la ville, sur les thèmes, notamment, de la sobriété énergétique, de la biodiversité, des déplacements... L'établissement public d'aménagement de Bordeaux-Euratlantique, en charge de l'OIN a présenté plusieurs projets dans ce cadre notamment une charte de développement durable.

Des projets qui s'incarnent dans la géographie du GPSO

- **La grande vitesse comme support de collaborations et de développement économique**

Le GPSO est intégré au projet Sud Europe Atlantique de grande vitesse ferroviaire qui sera opérationnel dès 2017 avec l'arrivée de la LGV Tours-Bordeaux. Celle-ci mettra **Paris à 2h05 de Bordeaux**, confirmant le rôle de carrefour et de point de rabattement du nœud ferroviaire bordelais depuis la capitale vers la péninsule ibérique et vers Toulouse (et au-delà vers la Méditerranée). Il s'agira aussi de trouver un bon équilibre des flux de délocalisation (entre Paris et Bordeaux) qui dépend également largement de l'offre urbaine que sera capable de proposer Bordeaux au sens large, en termes de parc de logements, d'emplois, d'équipements mais aussi de ce que l'on appelle les aménités urbaines.

La nouvelle métrique LGV permettra des interdépendances croissantes entre Bordeaux et l'Espagne et le nouvel espace de cohérence économique se mesurera à l'échelle des grandes villes du sud-ouest mais aussi de **l'eurorégion transpyrénéenne**. C'est un nouveau système métropolitain, ou inter-métropoles, qui se met en place à partir des réseaux de villes Bordeaux – Bilbao – Toulouse.

Le raccourcissement des distances grâce à la grande vitesse ferroviaire permettra de nouer plus facilement des **stratégies partenariales entre les grandes centralités économiques** sur :

- la question de la logistique qui doit être précisée ;
- l'économie du savoir, les synergies entre les universités, les laboratoires et les acteurs économiques désormais à l'échelle inter-régionale ;
- les prestataires de services : Bordeaux occupera une place centrale au sein d'un bassin de clientèle à 3-4 heures de transport intégrant les régions métropolitaines françaises, mais aussi celles de Catalogne et du nord de l'Espagne.

Le GPSO est surtout l'opportunité de développer un fonctionnement bipolaire entre **Bordeaux et Toulouse**. Il s'agit de faire passer les deux capitales régionales, historiquement plutôt inscrites dans un jeu de concurrence, dans **des positions de complémentarités** :

- les dynamiques déjà existantes, comme celle du pôle de compétitivité Aerospace Valley, n'en seront que renforcées ;
- le rapprochement peut peser favorablement sur des services liés à des tissus d'emplois très spécialisés, mais aussi pour l'université, la recherche, l'offre culturelle également où cohabitent déjà des partenariats de longue date ;
- certains services et équipements pourraient être mutualisés et auraient ainsi toute légitimité à exister et à fonctionner à l'échelle européenne (exemple : une plateforme aéroportuaire, un très grand équipement culturel ...).

La grande vitesse ferroviaire rapprochera les destinations les plus éloignées, mais elle permettra surtout **d'étendre le réseau d'influence de l'aire métropolitaine de Bordeaux** jusqu'au cercle des villes « à moins d'une heure », comme Agen, Mont de Marsan, ou Angoulême. Les LGV ne sont pas les seules concernées car elles devront s'accompagner d'un bon niveau de service pour les voyageurs, sur le réseau de TER qui assure une desserte du

territoire métropolitain plus fine et plus cadencée que la ligne de TGV. Ces éléments contribueront à renforcer l'hinterland bordelais pour conforter une vision d'un certain système urbain local de Bordeaux.

- **Des mobilités qui s'adaptent à tous les modes et toutes les échelles**

En Gironde, le tracé de la LGV Tours-Bordeaux nécessitera 30 km de lignes nouvelles et réutilisera des lignes existantes, notamment sur la partie la plus urbaine en entrée de l'agglomération. Elle intègre donc l'objectif de **suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux**, lancé en 2006 et devant s'achever en 2016. Cet objectif s'est d'abord concrétisé par la construction du nouveau pont ferroviaire de Bordeaux au débouché de la gare St-Jean, livré en 2010. Il sera complété par le doublement des voies entre l'ancienne gare de la Benauges (sur la rive droite) et la gare de Cenon qui deviendra un pôle multimodal en assurant l'interconnexion avec le réseau du tramway.

Au-delà de l'opération d'intérêt national de Bordeaux-Euratlantique et de la restructuration de la gare Saint-Jean, le GPSO **intégrera l'aménagement ou la reconstruction de quatre gares TER en sortie sud de Bordeaux** : Bègles, Villenave-d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans. En effet, sur cette portion la ligne est utilisée en partie par la grande vitesse (la nouvelle LGV complètement dédiée sera construite au sud de Saint-Médard-d'Eyrans). Les cadencements TER devraient s'améliorer et le fret ferroviaire devrait aussi être renforcé en direction de Toulouse. L'ajout de voies entre les gares et à quai, permettra d'absorber les hausses de trafic prévues. Ces travaux s'accompagneront d'améliorations des services en gare, avec une meilleure fréquence des dessertes vers Bordeaux, de véritables interconnexions multimodales (notamment avec le pôle d'échange de la gare et le projet urbain de Bègles), la suppression de certains passages à niveaux. Les trois autres sites auront plus un rôle de gare de banlieue et d'entrée sur la CUB avec un rabattement sur le réseau ferré depuis le réseau routier (notamment l'autoroute) et le reste du département.

Pour compléter l'offre de transport de la grande vitesse par des services de proximité sur l'agglomération, plusieurs **projets locaux de transports structurants** ont été lancés sur la CUB : la phase 3 du tramway est en cours avec le prolongement des trois lignes

existantes ; à plus long terme la phase 4 sera mise en place avec une quatrième ligne de tram partant du centre-ville et se dirigeant vers le nord-ouest de l'agglomération ; le tram-train du Médoc (annoncé pour fin 2014) va compléter progressivement la ligne TER existante en se raccordant à la ligne de tram C entre la gare Ravezies et la gare de Blanquefort. Il permettra une liaison sans rupture de charge entre la gare St-Jean et la périphérie nord de l'agglomération.

Le confortement de l'étoile ferroviaire de Bordeaux est aussi intégré dans le projet métropolitain, avec notamment le développement des reports modaux. En complément des grands axes du GPSO, un maillage de l'agglomération par des lignes ferroviaires girondines structurantes permettrait de relier directement différentes centralités du département (du Médoc au langonnais, de Libourne à Arcachon). Ces lignes transversales s'appuieraient sur un réseau de gares relais (connectées aussi au réseau de transport collectif urbain comme le tram) et ne seraient pas concentrées uniquement sur la gare Saint-Jean.

L'infrastructure LGV concerne en premier lieu le transport de voyageurs mais le GPSO, qui libère des sillons sur les lignes existantes, accompagne aussi **le développement du transport de marchandises dans la région**.

La relance du « hub » bordelais, situé au carrefour des flux du grand sud-ouest européen, devient pertinente et pourrait s'appuyer sur des axes forts comme la remise à plat générale de la stratégie logistique de l'agglomération en associant les grands acteurs de la filière (les ports, les sociétés de feroutage, l'aéroport et les voies navigables ...) ;

Bordeaux pourrait devenir alors un point de départ et de destination des marchandises sur les axes européens, et pas seulement un point de passage.

Les objectifs du Grenelle de l'Environnement de faire passer à 25 % la part du ferroviaire dans le transport de marchandises sont ambitieux.

Les conditions actuelles sont particulièrement favorables à **un essor du transport ferroviaire de fret** avec :

- le projet d'autoroute ferroviaire Lille-Hendaye ;
- la levée du bouchon ferroviaire bordelais ;
- les stratégies des grands acteurs espagnols et français en faveur de solutions multimodales ;
- l'attractivité des sillons ferroviaires aquitains,

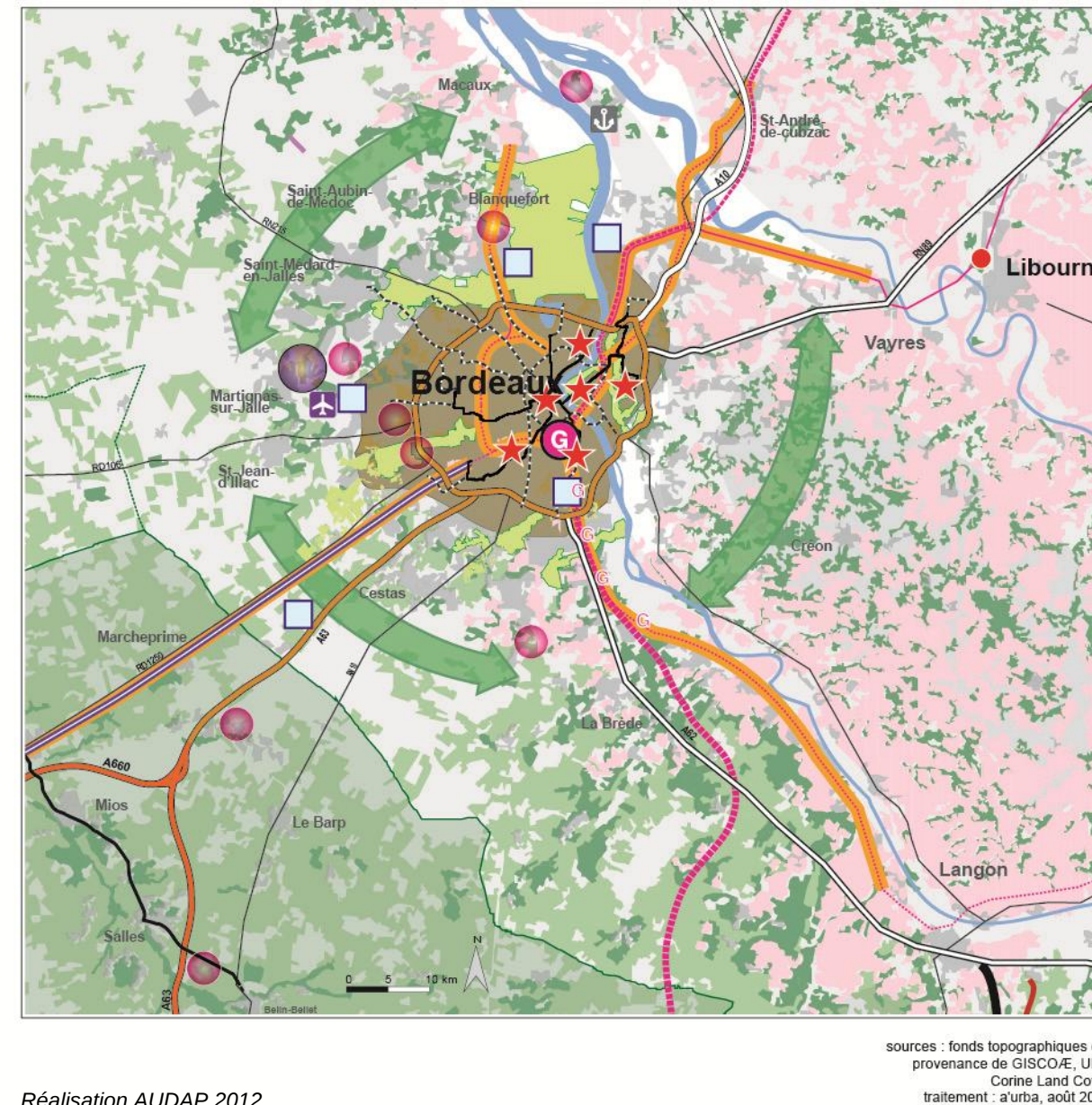
ce corridor nord-sud passant par l'ouest vers Toulouse, serait capable de rivaliser avec l'actuel sillon rhodanien, notamment pour les flux venant de la Catalogne.

Enfin, la grande vitesse ferroviaire doit aussi contribuer au développement de l'intermodalité et apporter **une offre complémentaire aux transports aériens**. L'effet TGV Bordeaux-Paris à 2h pourrait créer un effet de seuil favorisant le train au détriment de l'avion pour une destination de moyenne distance comme celle-ci. Dans l'objectif de promouvoir l'attraction de l'agglomération bordelaise comme destination touristique et comme centre d'affaires, le rôle international de l'aéroport devra être réaffirmé.

Principaux enjeux de l'espace de cohérence de l'aire métropolitaine de Bordeaux

- Faire passer l'agglomération bordelaise du rang de « ville » à celui de « métropole » européenne.
- Imaginer Bordeaux dans des stratégies à différentes échelles :
 - dans une dimension régionale et transfrontalière : une compétitivité qui passe par des partenariats entre les grandes centralités économiques,
 - en fédérant les territoires limitrophes avec qui l'aire bordelaise entretient des relations préférentielles en un système métropolitain girondin connecté et intégrateur,
 - en repositionnant fortement Bordeaux au centre de l'agglomération en la redensifiant pour lui permettre d'atteindre un poids critique.
- Faire passer l'économie locale d'une notoriété traditionnelle à une compétitivité européenne :
 - en s'appuyant sur de grandes filières économiques exemplaires, innovantes et directement créatrices de valeurs,
 - en améliorant la visibilité de la dynamique économique via une stratégie affirmée et claire.
- Faire émerger une bonne lisibilité métropolitaine et internationale pour l'aire urbaine :
 - Consolider une « marque » territoriale forte via une stratégie de marketing territorial efficace.
 - S'appuyer sur un fort potentiel touristique diversifié pour identifier Bordeaux comme une capitale culturelle de rang européen.
 - Etoffer l'offre urbaine et assurer son attractivité au travers : des grands équipements ; des parcs urbains d'envergure métropolitaine ; de nombreux projets urbains ; des grands projets stratégiques à vocation économique.
 - Donner à voir et apporter de la crédibilité aux ambitions métropolitaines grâce à une opération phare comme l'OIN Bordeaux-Euratlantique.

Etat des principaux projets de l'espace de cohérence de l'aire métropolitaine de Bordeaux



Réalisation AUDAP 2012

3.6.3. Le pôle d'échange de Bordeaux

Le contexte : l'Opération d'Intérêt National Bordeaux-Euratlantique

Devant l'ampleur des projets dans toute l'agglomération bordelaise et les ambitions européennes de la métropole, l'Etat a considéré que le projet autour du pôle d'échange ferroviaire de Bordeaux revêtait un intérêt national et a décidé de lui conférer un statut adapté. La stratégie de valorisation du quartier de la gare est validée en 2008 et la question de l'outil adéquat est posée. Le choix s'est porté sur une **Opération d'Intérêt National (OIN)** l'année suivante. Une OIN est une grande opération d'urbanisme partenariale avec un engagement prégnant de l'Etat sur un territoire considéré comme prioritaire. Cet engagement de l'Etat peut être nécessaire pour assurer une maîtrise foncière du site plus aisée (l'Etat est déjà propriétaire de nombreux terrains) et pour avoir une garantie de financement sur les opérations d'aménagement.

Instaurée par décret de l'Etat le 07 novembre 2009, la gouvernance de l'OIN est organisée avec la constitution d'un **Etablissement Public d'Aménagement (EPA), nommé Bordeaux-Euratlantique** le 22 mars 2010. Son conseil d'administration est composé de : l'Etat ; la Communauté Urbaine de Bordeaux ; la ville de Bordeaux ; la ville de Bègles ; la ville de Floirac ; le Conseil Régional d'Aquitaine. Ses missions de maîtrise d'ouvrage déléguée lui confèrent des compétences en matière d'urbanisme pour réaliser des opérations d'aménagement et d'équipement, acquérir des biens et terrains...

Sur le secteur, sont ainsi envisagés, sur 15 ans, la réalisation de **2 500 000 m² de SHON** : 1 200 000 m² de SHON de logements, soit 15 000 logements ; 80 000 m² de résidences (personnes âgées, étudiants, artistes ...) ; 400 000 m² de SHON de bureaux ; 150 000 m² de SHON de locaux d'activités ; 40 000 m² de SHON de commerces ; 170 000 m² de SHON d'équipements ; 50 000 m² de SHON d'hôtels et de para-hôtels ; 410 000 m² encore non affectés. Le projet traitera aussi une cinquantaine d'hectares d'espaces verts différenciés qui seront aménagés (parcs, squares, cheminements paysagers et coulées vertes ...).

Localisation et situation urbaine de la gare TGV

L'OIN couvre 740 ha sur trois communes : Bordeaux (sur le quartier Belcier et le sud de la gare), **Bègles** (sur un faisceau qui suit la voie ferrée et en rive de Garonne) **et Floirac** (sur la rive droite du fleuve).

La spécificité du projet de l'OIN Bordeaux-Euratlantique se porte notamment sur **l'ouverture rapide du secteur vers l'extérieur**. D'abord par la question de l'accessibilité ferroviaire, puis par le lien direct avec le centre ville créé par le tramway, enfin par des accès privilégiés au réseau autoroutier, par la pénétrante A631 sur les quais, connectée à la rocade, et qui sera transformée en boulevard urbain.

La présence de la Garonne confère aussi un **cadre de qualité unique** qui doit être valorisé (les berges devraient être réappropriées pour en faire des espaces publics).

Le territoire de Bordeaux-Euratlantique est caractérisé aujourd'hui par un **faible peuplement** (4 % de la population pour 5 % de la surface), un développement récent de l'habitat collectif, une surreprésentation d'ouvriers et des revenus globalement modestes. Sur **le plan économique, il pèse d'avantage sur le cœur d'agglomération** avec plus de 9 % des emplois salariés du secteur marchand. La présence, sur ce périmètre, de gros employeurs semi-publics (SNCF, France Telecom, La Poste ...) explique cette situation ainsi que le commerce de gros, avec la présence du MIN.

Le traitement des éléments d'interconnexions et d'intermodalités

Avec une croissance programmée du trafic TER (on projette un doublement du nombre de passagers) et l'arrivée des trois lignes à grande vitesse, **les prévisions font passer la fréquentation de la gare Saint-Jean de 10 millions de voyageurs actuellement à presque 20 millions** à terme, après 2020. Pour répondre à cette affluence, il s'agit de mettre en place la création d'un **hub multimodal autour de la gare Saint-Jean**, qui articulera les déplacements à l'échelle nationale et européenne (TGV), régionale (cadencement des TER), métropolitaine (nouvelles lignes de transport en commun) et locale (modes de déplacement doux). L'argument de la mobilité auprès des investisseurs potentiels et des futurs habitants et usagers doit fournir une bonne visibilité sur le futur niveau de desserte du secteur. Afin que les gains de temps

obtenus sur les longs trajets par la LGV ne soient pas « gommés » par les temps d'accès à la gare au sein de l'agglomération, tous les modes de déplacements doivent être pris en compte de manière à favoriser le choix modal, développer des complémentarités et offrir **des chaînes de déplacements efficaces**.

La CUB, autorité organisatrice des transports urbains, a ainsi proposé un **Schéma de déplacements de Bordeaux-Euratlantique** sur tous les modes simultanément et sur l'ensemble du périmètre :

- Après l'arrivée du pont Jacques Chaban-Delmas, au nord de la ville, dès 2013, **le bouclage des boulevards extérieurs grâce aux ouvrages de franchissement routier de la Garonne** (hors autoroute) sera effectif avec la mise en place du futur pont Jean-Jacques Bosc, au droit du boulevard du même nom, qui reliera en 2017 Floirac à Bègles et Bordeaux.
- **L'armature de modes doux** doit être mise en place au travers d'itinéraires piétons et cyclables lisibles et continus. Les différents secteurs du projet St Jean-Belcier sur Bordeaux seront reliés entre eux par une « boucle VIP » (Vélo Inter modalité Piéton) promouvant les modes de déplacement écologiques. Les relations avec l'autre rive passeront par le pont en U et la passerelle Eiffel, ancien pont ferroviaire reconverti aux modes actifs.

Le réseau de transports en commun reste cependant l'outil privilégié pour absorber et optimiser l'accroissement de fréquentation du quartier. L'objectif est de mettre tous les projets urbains et économiques à moins de 500 mètres d'un point d'arrêt de transport en commun en site dédié. L'exploitation de la ligne C du tramway devrait être optimisée et deux nouvelles lignes en site propre mises en place. L'offre doit aussi être complétée par des BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) en liaison campus-campus entre Talence et Bastide.

La liaison en transports collectifs entre la gare Saint-Jean et l'aéroport est à reconsidérer (actuellement plus d'une heure avec des ruptures de charge). Différentes solutions techniques sont aujourd'hui envisageables à court, moyen et plus long terme mais pas encore arbitrée

L'intégration de la gare TGV dans les projets des territoires

Comme indiqué plus haut, l'opération d'intérêt national Bordeaux-Euratlantique est inscrite dans le périmètre de l'EcoCité Plaine de Garonne. Des opérations particulièrement innovantes ont été proposées dans ce cadre, notamment une charte de développement durable, qui engage l'EPA dans des solutions d'aménagement durable pour toutes les actions développées dans le cadre de l'OIN.

La ZAC Saint Jean-Belcier a reçu l'avis favorable de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en juin 2012).

Enfin, l'esprit de la métropole « stimulante » issue de la démarche de la Fabrique Métropolitaine est aussi présent puisque en accompagnement de la mise en œuvre pilotée par l'EPA, une **Charte de concertation** a été signée en 2010 qui associe la société civile et l'ensemble des partenaires à l'élaboration du projet.

Le projet urbain local

Le premier élément traité concerne **la rénovation et l'extension de la gare Saint-Jean**, projet porté par Gare et Connexions et par Réseau Ferré de France (RFF). Dans la continuité des travaux entrepris entre 2007 et 2011, d'amélioration des conditions d'accueil et de sécurité, le projet de restructuration de la gare se développera sur l'emprise de la gare actuelle, avec la création d'un bâtiment nouveau côté sud, adapté à l'évolution de la fréquentation. L'ampleur du périmètre de l'OIN implique la définition non pas d'un mais de **plusieurs projets urbains** : Bordeaux St-Jean/Belcier ; Garonne-Eiffel (rive droite) ; Bègles Faisceau ; Bègles Garonne ; Floirac Sud (à plus long terme).

Bordeaux-Euratlantique sera **un levier pour une économie créative en plein essor** (architecture, imagerie 3D, jeux vidéo, musiques amplifiées, BD, design, édition, numérique ...) qu'il veut conforter dans une logique de clusters qui se traduira par une production urbaine faite d'équipements dédiés à l'économie créative et la culture (la MECA, l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage ; le Parc de l'Intelligence Environnementale), d'un pôle d'enseignement supérieur et artistique ; d'équipements culturels de dimension métropolitaine ; d'un patrimoine à faire revivre.

L'objectif est aussi de donner **une visibilité internationale de Bordeaux** dans le monde du numérique. Une Cité Numérique de 20 000 m² est prévue dans l'OIN sur l'ancien centre de tri postal au sud de la gare de Bègles. Elle servira d'incubateur d'entreprises, d'optimisation et de mise en commun de services, de lieu de rencontre, de support pour des synergies locales, d'espaces de travail temporaire ou continu qui auront aussi un effet de vitrine pour la filière.

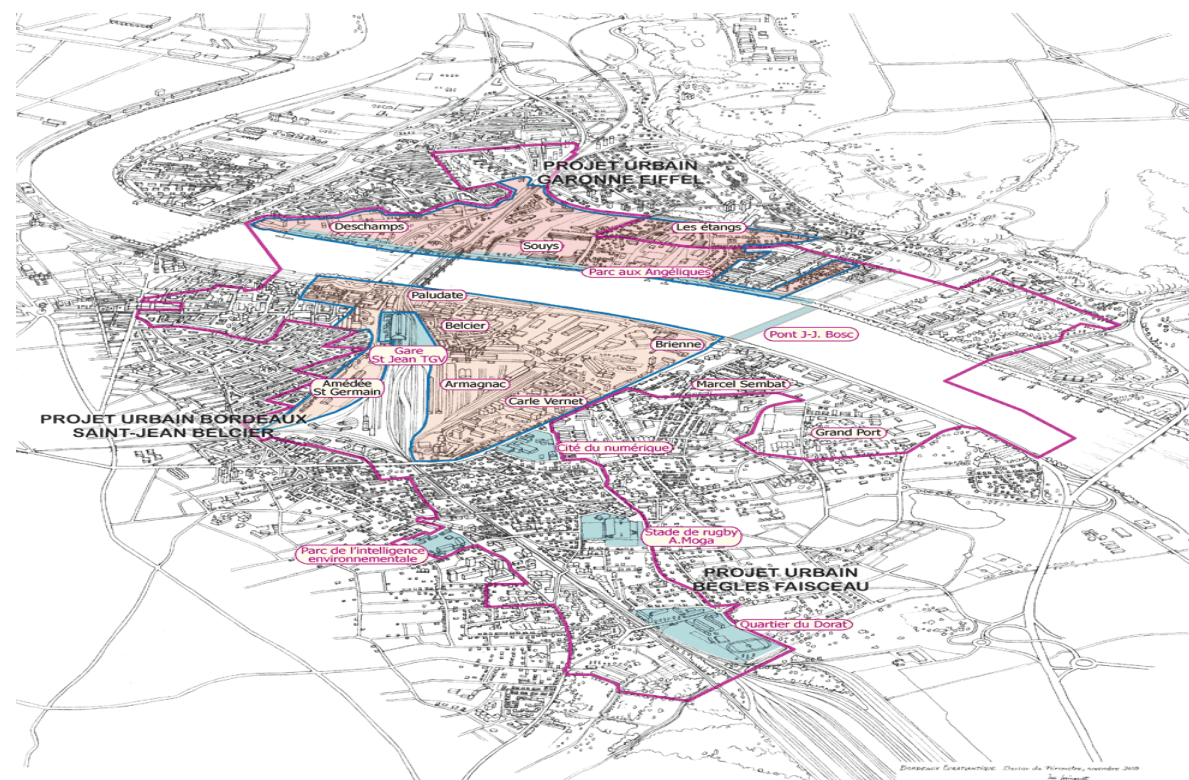
L'ambition métropolitaine de Bordeaux passe surtout par **la création d'un quartier d'affaires** de rang européen. Il y a besoin de construire une offre en tertiaire supérieur qui capte les flux d'affaires liés au hub TGV. Ce pôle « vitrine » de l'agglomération développera toute la gamme de l'offre immobilière tertiaire susceptible de capter les potentialités locales et nationales et qui permette d'atteindre une masse critique pour offrir une véritable exposition à l'international (comme Euralille ou La Part Dieu par exemple).

Au-delà des activités de production directes, le projet privilégie **la mixité des fonctions** et des usages en connexion avec le reste de la ville. Il développera une palette large de services aux entreprises spécifiques aux activités tertiaires (salles de réunion mutualisées avec tous les services de communication, centre de congrès ...) et à la population (crèches et restaurants d'entreprises, solutions de mobilité variées) et une offre urbaine plus globale, de qualité et de proximité qui doit renforcer son attractivité.

Pour s'assurer d'une attractivité suffisante, il faut aussi **produire un environnement de ville de qualité** qui offre toutes les aménités urbaines et permet de faire naître une centralité d'agglomération inédite autour de la gare, devenue un véritable pôle d'échange métropolitain. Le périmètre de l'OIN connaît un rapport particulier à l'eau marqué par certaines contraintes techniques peu visibles (limitation des imperméabilisations, contrôle des ruissellements, prise en compte des inondations fluvio-maritimes). Mais c'est aussi un atout non négligeable qui sera marqué par une ouverture vers le fleuve.

Un équipement phare garantit bien souvent la réussite de l'image du quartier de gare. Il s'appuie sur la réalisation **d'un équipement emblématique** doté d'une architecture « forte », notamment à vocation culturelle ou sportive. **L'offre commerciale** de la gare, insuffisante aujourd'hui pour répondre aux besoins d'une gare moderne et attractive, devra s'enrichir d'une proposition de proximité pour les nouveaux résidents et les nouveaux établissements qui s'implanteront. **Une offre hôtelière conséquente et de qualité reste aussi à créer.** L'un des effets directs du TGV consiste à accroître le nombre des séjours courts de 2-3 jours.

L'offre résidentielle sera aussi soignée avec des produits adaptés aux populations visées et une mixité des statuts d'occupation. Celle-ci se traduit dans la mixité de statut des objectifs de programmation de logements : 25 % de locatifs sociaux, 10 % de locatifs intermédiaires, 20 % en accession sociale, 45 % en accession privée.



3.7. Espace de cohérence du bassin d’Arcachon – Val de l’Eyre

3.7.1. Profil général et enjeux de l’espace de cohérence

Diagnostic : une croissance à gérer

Le Bassin d’Arcachon-Val de l’Eyre est l’un des secteurs qui connaît une des plus fortes croissances de la région Aquitaine, voire de la France métropolitaine. Sa vocation initiale de lieu de villégiature des bordelais perdure mais embrasse un développement touristique désormais beaucoup plus large. Il s’est accompagné d’un développement urbain d’une grande ampleur.

La croissance démographique est particulièrement forte sur le secteur avec un gain de 22 % depuis 10 ans, soit plus 24 000 nouveaux habitants. Avec une hausse annuelle de + 2,06 %, c’est le secteur le plus dynamique de Gironde (+ 1,1 % sur le département), notamment la partie Val de l’Eyre. Cette croissance est élevée et connaît une progression permanente depuis 40 ans, la population résidente ayant doublé depuis les années 1960 pour atteindre plus de 134 000 habitants en 2009 (sur les trois intercommunalités du SCoT). Elle s’appuie notamment sur un fort solde migratoire (surtout dans la partie nord et dans le Val de l’Eyre plus récemment). Avec l’arrivée de familles déjà constituées et de ménages plus âgés, le solde naturel reste relativement faible. On note aussi de fortes variations saisonnières avec une population qui peut atteindre les 400 000 habitants durant l’été.

On retrouve ces taux élevés sur l’ensemble du littoral aquitain, du sud des Landes jusqu’à la pointe du Médoc, notamment autour des petites villes et des lacs d’arrière-pays comme Lacanau ou Biscarosse.

Ces tendances de fond devraient se poursuivre puisque les projections démographiques tablent sur un gain de 70 000 nouveaux habitants d’ici 2030. La croissance devant encore s’effectuer principalement sur les parties nord du bassin et le Val de l’Eyre.

Ce gain de population s’accompagne **d’une croissance résidentielle portée par une dynamique de construction sans précédent**. Le Nord et l’Est se caractérisent surtout par une production basée sur la maison individuelle. Le sud du bassin et les pôles urbains voient se développer une offre de logements

collectifs, notamment en lien avec les dispositifs d’investissements défiscalisés type De Robien et Scellier.

Le parc de logements est caractérisé par une **forte présence des résidences secondaires** qui représentent 31 % du parc local contre 8,8 % sur l’ensemble de la Gironde. Cette surreprésentation par rapport au reste de la Gironde est pérenne puisque 55 % des résidences secondaires construites sur le département entre 1999 et 2008 sont localisées sur le Bassin d’Arcachon-Val de l’Eyre. Ce phénomène est très présent le long du littoral puisque l’on compte encore 22 % des résidences secondaires girondines construites uniquement sur les communes des lacs médocains d’Hourtin, Lacanau et Carcans.

Liée à ce dynamisme démographique, la **hausse du nombre d’emplois** alimente de plus en plus **la part de l’économie résidentielle**. Globalement, le Bassin d’Arcachon-Val de l’Eyre se présente donc comme un territoire plutôt orienté vers l’accueil de population, qu’elles soient de passage (tourisme) ou sédentaires (retraités, actifs travaillant sur d’autres territoires). C’est un territoire qui possède les caractéristiques économiques des espaces littoraux : saisonnalité marquée de l’activité, importance du commerce et des services à la personne.

L’économie productive, plutôt industrielle, est surtout présente dans le Val de l’Eyre avec notamment le rôle prépondérant du Commissariat à l’Energie Atomique (CEA) au Barp avec près de 1 000 salariés ou l’entreprise Smurfit Cellulose du Pin avec plus de 400 emplois à Biganos.

Pour la population locale, on note aussi **un fort lien avec l’agglomération bordelaise** puisque 28 % des actifs du Bassin d’Arcachon-Val de l’Eyre vont y travailler quotidiennement (soit 13 800 migrants en 2008). Plus de la moitié de ces derniers partent de la COBAN (Communauté de Communes Bassin d’Arcachon Nord), principal contributeur en nombre du flux pendulaire.

La dépendance reste cependant, plus forte encore dans le Val de l’Eyre puisque sur les 6 600 actifs de la communauté, 45 % d’entre eux se déplacent vers Bordeaux chaque jour. Ces navetteurs, de plus en plus nombreux, effectuent pour beaucoup, leur trajet en automobile.

A l’inverse, on compte aussi des déplacements d’actifs résidant dans l’agglomération bordelaise (où l’offre de logement est plus diversifiée) ou dans le Nord des Landes, qui viennent travailler quotidiennement sur le Bassin d’Arcachon dans des emplois de services.

Enfin, l’identité du Bassin d’Arcachon-Val de l’Eyre repose sur un **patrimoine naturel et paysager** particulièrement riche et unique. Il s’appuie avant tout sur l’eau et la forêt comme un support d’identité et d’usages omniprésents :

- l’ensemble littoral (la lagune, la presqu’île, le front côtier) ; les entrelacs de terres et d’eaux sur les rives, le delta et le Val de l’Eyre qui pénètrent plus dans les terres ;
- la forêt majoritairement présente (57 % du territoire), représente à la fois une ressource pour l’économie locale, et un cadre de vie collectif et symbolique à forte valeur identitaire.

Enjeux : des équilibres fragiles à préserver

L’un des principaux enjeux pour le Bassin d’Arcachon-Val de l’Eyre est de veiller à une complémentarité vis-à-vis de Bordeaux, notamment pour le développement de son économie et de ses activités internes. GPSO contribuera à l’amélioration de ses partenariats avec l’agglomération bordelaise et à une plus grande ouverture du territoire vers l’extérieur.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) a montré que **la maîtrise d’une croissance généralisée est nécessaire pour canaliser le développement du territoire** tout en préservant ses atouts et ses qualités environnementales. Il décline les objectifs et le parti d’aménagement proposés sur quatre axes :

- Préserver le capital nature du territoire, c’est-à-dire protéger les espaces naturels, littoraux et les trames vertes et bleues pour garder la valeur patrimoniale du territoire ;
- Promouvoir un modèle urbain économe en ressources et respectueux des spécificités paysagères locales en économisant l’espace, en gérant durablement les différentes ressources, énergies et déchets ;
- Placer la qualité et l’amélioration de la vie quotidienne au cœur du projet territorial en améliorant l’offre d’habitat, de mobilités, de services, d’équipements et de commerces ;
- Assurer l’avenir du territoire par une économie attractive performante et durable en s’appuyant sur les richesses locales que sont le tourisme, les filières émergentes et les activités traditionnelles liées à la mer et à la forêt.

La principale richesse du Bassin d’Arcachon-Val de l’Eyre est liée à un cadre exceptionnel, principale source d’attractivité du territoire. L’enjeu est bien de préserver un « capital nature » composé de sites majeurs : la dune du Pyla, les plages océanes et le Banc

d'Arguin, les villages ostréicoles, le parc ornithologique du Teich, le delta de l'Eyre et le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne ...

La **géographie sociale du territoire** voit l'émergence de nouvelles catégories de population qui tendent à se précariser de plus en plus. D'abord en lien avec l'offre locale d'emplois qui se limitent souvent à l'économie de services ou aux activités touristiques plus aléatoires, dans tous les cas à faibles niveaux de ressources. Une des principales conséquences peut se lire sur les parcours résidentiels de plus en plus difficiles à effectuer sur place avec un marché immobilier de moins en moins accessible aux ménages les plus modestes.

L'enjeu est donc de répondre aux besoins de tous les ménages, de tout âge et de tout niveau de ressources, par une offre de logements plus abordable et plus diversifiée (notamment sur le choix des statuts d'occupation en accession et en locatif, libre ou aidé).

La présence importante d'un parc de logements « temporaires » occupés uniquement une partie de l'année risque de créer de nouvelles difficultés dans l'accessibilité et la diversification de l'offre.

Dans une autre perspective, la sédentarisation à terme, de populations vieillissantes propriétaires actuellement de résidences secondaires, pourraient mettre en avant les limites de l'offre actuelle d'équipements et de services à la population (notamment médicaux).

L'enjeu est dès-lors de tendre vers une mise à niveau du développement du territoire en cohérence avec le développement démographique, **en offrant le niveau d'équipements et de services d'une future agglomération** de 200 000 habitants (comme y contribue le nouveau Pôle de Santé d'Arcachon qui doit ouvrir début 2013).

Les réponses possibles

- **Pour conforter la place du tourisme**

Afin de sécuriser l'économie locale, **l'offre touristique sera restructurée et consolidée.**

- D'abord, par un allongement de la saisonnalité et une diversification de l'offre existante pour atteindre toutes les populations ;

- ensuite, par la nécessaire diversification de l'offre d'hébergements, vers le hors-saison et vers une amélioration de la qualité via le développement de l'offre hôtelière par exemple ;
- enfin, par un maintien d'une offre temporaire légère dans les campings (tente, caravanning) qui assurent des capacités d'accueil suffisantes pour renouveler les populations touristiques durant la saison estivale.

- **Pour développer l'ensemble des secteurs économiques**

La prépondérance de la sphère présentielle dans l'économie locale est un risque de fragilisation qui appelle à la construction d'une stratégie de développement économique à l'échelle du territoire.

La consolidation des activités traditionnelles de l'agriculture, de la sylviculture et des activités maritimes (toutes assez sensibles) reste un enjeu important pour le dynamisme du tissu économique local et pour l'attractivité du territoire

La **promotion d'une économie productive**, peu représentée, se met en place par le renforcement des filières innovantes en s'appuyant notamment sur les pôles de compétitivité : la Route des Lasers (Laser Mégajoule et zones de Laseris au Barp), et le cluster industriel du bois avec la zone Sylva 21 à Salles dans le pôle Xylofutur .

Le développement de la couverture numérique des territoires est aussi un enjeu fort pour accompagner le développement de ces activités, notamment sur le sud du Bassin moins bien irrigué.

Avec la libération de sillons et l'accroissement du fret sur les lignes existantes, le développement d'une autoroute ferroviaire sur l'arc atlantique (de Lille à Hendaye), va rééquilibrer les trafics au profit du corridor ouest pour relier la péninsule ibérique et l'Europe continentale. La présence de grandes entreprises exportatrices, d'infrastructures de transports variées et de bonnes capacités foncières peut justifier le lancement d'une réflexion pour que le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre contribue à une chaîne complète de transport multimodal logistique (notamment vers les sites de Mios et Salles), qui pourrait s'inscrire dans le cadre d'une réflexion plus globale sur l'implantation des plateformes multimodales logistiques.

- **Pour faire de l'offre de transport collectif un axe structurant du territoire**

La structuration urbaine et la programmation des axes de transports collectifs doivent être préparées de concert. Ces derniers doivent permettre un « effet levier » sur la construction de la ville comme support du développement urbain autour des futurs arrêts, lieux de vie à forte densité.

Cela nécessite de **repenser le système de transports du territoire pour améliorer les différentes mobilités** que l'on y trouve.

Il s'agit de concevoir et d'organiser une offre globale de transports collectifs et une meilleure intermodalité. Seule la partie sud du territoire (COBAS) est couverte depuis 2007 par le réseau de transports urbain Baïa (avec des lignes estivales spécifiques et du transport à la demande). Il paraît nécessaire d'optimiser et d'étendre les réseaux sur l'ensemble du territoire, notamment sur le nord du bassin et vers les périphéries comme la Presqu'île du Cap-Ferret ou le sud du Val de l'Eyre. L'intermodalité doit être intégrée pour favoriser un report significatif vers les modes alternatifs à la voiture et rendre ces derniers plus concurrentiels. Les navettes maritimes pourraient aussi jouer un rôle plus important et être un complément innovant aux réseaux terrestres.

En résumé, le développement de ce territoire doit être conforté en relation avec l'ensemble des territoires limitrophes, dont l'agglomération bordelaise :

- dans l'offre d'emplois: afin de limiter l'offre encore très saisonnière ou trop liée à un secteur des services peu rémunérateur;
- dans les ressources des territoires trop dépendants de revenus importés;
- dans l'offre de logements: avec une meilleure maîtrise du prix du foncier et une diversification du parc ;
- dans l'offre d'équipements et de services: en intégrant l'aménagement numérique et les besoins différents des populations aux caractéristiques démographiques et sociales variées selon les saisons ;
- dans les déplacements : par une accessibilité plus importante aux transports en commun et une gestion différenciée des divers flux (touristiques, locaux, domicile-travail, de transit ...).

3.7.2. Les stratégies et projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Stratégies, planification et collaborations territoriales

Depuis 2002, le territoire des 17 communes du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre a rattrapé son retard en matière de **structuration intercommunale**. D'abord, le 1^{er} janvier 2002 par la transformation du District Sud Bassin en Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS), avec des transferts de compétence des communes sur des sujets aussi essentiels que le développement économique, le logement et les transports. Ensuite, le 1^{er} janvier 2003 par la création de la communauté de communes du Val de l'Eyre autour des cinq communes du canton de Belin-Beliet. Enfin, le 1^{er} janvier 2004 par la création de la communauté de communes du Bassin d'Arcachon Nord (COBAN).

Les trois collectivités lancent un rapprochement dès 2004 pour signer une **Charte du Pays du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre**. Le périmètre sera reconnu en 2008. Cette reconnaissance intercommunale permet ainsi au territoire de contractualiser avec la région (dans le cadre des Contrats de Plan État-Région) et le département pour obtenir les soutiens nécessaires pour des projets communs et cohérents à cette échelle d'espace de vie.

La planification urbaine est présente sur le Bassin d'Arcachon depuis la création de la MIACA en 1967 (Mission d'Aménagement de la Côte Aquitaine). Un premier SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) est instauré en 1975 et reconduit en Schéma Directeur en 1994.

Le Syndicat Mixte du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre (Sybarval) créé en 2005 est en charge de la compétence SCoT pour le compte des trois intercommunalités du territoire (COBAN, COBAS et CdC Val de l'Eyre). La démarche et les premiers objectifs sont affichés à partir de 2008.

Dans le cadre du SCOT en cours de finalisation, l'**amélioration des échanges avec l'agglomération bordelaise** est une priorité, notamment ceux liés aux déplacements domicile-travail. Il s'agit d'offrir une véritable alternative au mode automobile pour rejoindre la métropole régionale. Depuis le sud du bassin, le réseau ferroviaire existe et peut être optimisé.

Pour le nord du bassin et le Val de l'Eyre, une nouvelle offre de transports en commun performante, principalement à destination

des zones d'emplois de l'aire bordelaise paraît nécessaire. L'ensemble de ces besoins devra s'articuler et s'intégrer dans une meilleure couverture locale et globale du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre par un réseau de transports en commun de proximité, support d'une urbanisation plus maîtrisée sur le territoire.

La coordination avec le territoire bordelais sera nécessaire pour s'assurer de la bonne interconnexion des réseaux et des services. Pour ce faire, les orientations du SCoT organisent les rabattements de tous les modes de déplacement sur les réseaux de transports collectifs en mettant à dispositions des parcs relais, en complétant l'offre de mobilité par des cars interurbains, en proposant une offre de covoiturage qui reste à organiser.

C'est notamment un des enjeux de l'**InterSCoT girondin**.

Dans cette perspective, le Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre représente un pôle majeur au sein du polycentrisme girondin. Pour ce territoire à l'attractivité ancienne et reconnue au niveau national, l'enjeu concerne bien les relations avec l'agglomération de Bordeaux en renforçant le système des mobilités entre les deux aires urbaines tout en préservant l'espace forestier interstitiel entre les deux.

Au-delà des relations avec la capitale départementale, l'enjeu du SCoT est aussi d'assurer la cohérence avec les autres pays de la Gironde (notamment le Médoc voisin) et les territoires limitrophes du département des Landes.

Le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre s'inscrit aussi dans une démarche interterritoriale avec le **Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne**. Dix communes, parmi les dix-sept du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, sont situées dans le PNR (bientôt 11 puisque Lanton est candidate en 2012). Ce parc, créé en 1970, compte actuellement 41 communes sur les départements des Landes et de la Gironde et prévoit son extension sur 12 nouvelles communes en 2012. Sa charte affiche trois grands objectifs : une politique de préservation et de valorisation du patrimoine ; un développement durable des territoires couverts ; une mission de sensibilisation, d'information et de formation. Le Parc a lancé la révision de sa charte qui doit être soumise à enquête publique en 2012.

Un projet de Parc Naturel Marin du Bassin d'Arcachon a été soumis à enquête publique début 2012 et devrait prochainement voir le jour. Il aura un rôle de veille, de consultation, de propositions et d'accompagnement des projets des collectivités sur tout ce qui touche le milieu marin.

Les projets de développement et d'aménagement liés au GPSO

Le tracé GPSO retenu par approbation ministérielle le 30 mars 2012 ne passant pas sur le territoire du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, **les impacts de l'infrastructure y sont donc indirects**.

• Les incidences locales

Les conséquences concerneront plutôt les lignes existantes qui connaîtraient une évolution des trafics liée à la libération des sillons. **L'amélioration de la ligne ferroviaire Bordeaux-Arcachon** (actuellement la 2^{ème} ligne la plus fréquentée d'Aquitaine après la liaison vers Agen et Toulouse) s'avère stratégique pour le développement des activités économiques, de l'emploi et des mobilités des populations du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre et pour conforter les liens avec l'agglomération bordelaise. Des aménagements de plusieurs gares autour du bassin sont étudiés et programmés dans le Contrat de Projets État-Région 2007-2013 de l'Aquitaine, pour en faire des pôles d'échanges privilégiant l'intermodalité (comme le préconise le SRIT - Schéma Régional des Infrastructures de Transports et de l'Intermodalité). C'est le cas de : La Hume, Biganos, Le Teich et La Teste.

Le SCoT propose différentes options pour faire évoluer cette ligne :

- un meilleur cadencement des TER, avec une ligne considérée comme périurbaine : un train toutes les 15 à 30mn en heures de pointe ;
- la mobilisation de nouvelles gares TER dans la COBAS ;
- l'amélioration de l'interconnexion avec les réseaux de transport de la CUB à l'arrivée à Bordeaux, notamment dans l'optique de mieux desservir les zones d'emplois bordelaises. Ces démarches sont déjà intégrées dans les réflexions menées actuellement par l'InterSCoT girondin.

• L'inscription dans des logiques plus nationales

Le Bassin d'Arcachon mise d'abord sur l'arrivée prochaine de la **LGV Sud-Est Atlantique Tours-Bordeaux pour 2017**. Celle-ci mettra Arcachon à 3 heures de Paris contre 4 heures actuellement en trains directs. Les liaisons directes entre le Bassin et la capitale (au nombre de 2 par jours depuis 2004) devraient être maintenues, voire renforcées (jusqu'à 4 Trains Aptes à la Grande Vitesse quotidiens de prévus en 2020).

Ce nouveau service devrait accentuer les dynamiques touristiques depuis Paris à destination du Bassin d'Arcachon. Celles-ci se caractérisant par une augmentation du nombre des courts séjours (3-4 jours, week-end), comme le prévoit le SCoT qui veut diversifier l'offre d'hébergement.

Dans l'optique de renforcer l'économie productive, le SCoT a identifié **six sites « d'intensité économique »** sur le territoire :

- le secteur de la « gare de Biganos – Smurfit » ;
- le secteur « Le Barp – Mios – Marcheprime » avec le site économique du CEA/Laseris ;
- le site « Sylva 21 » sur l'axe Salles – Belin-Beliet, spécialisé dans l'industrie du bois ;
- le site « Technoparc » du Teich ;
- le secteur de « l'Espace Industriel et Commercial » (EIC) de La Teste-de-Buch ;
- le secteur « Arès – Lège ».

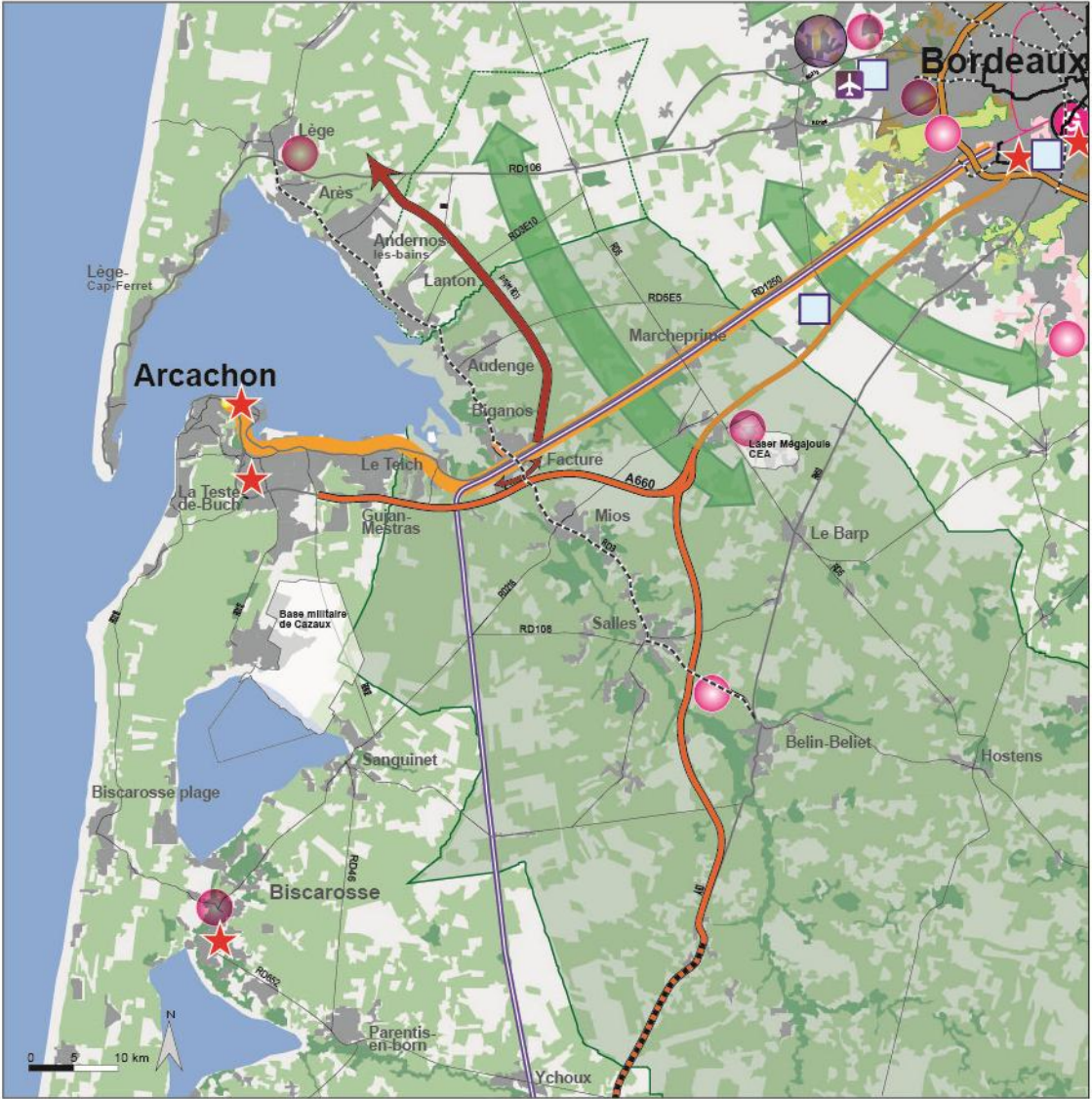
Ces derniers étant répartis sur l'ensemble du territoire du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, leur accès à la ligne LGV de Bordeaux via des services de transports collectifs à la personne et via des systèmes de fret performants apparait primordial pour leur attractivité et leur développement.

Sur ces derniers points, les sites du pôle de compétitivité Route des Lasers (vers Le Barp et Marcheprime), de par leur position intermédiaire entre Bordeaux et le Bassin d'Arcachon, dessinent des enjeux particulièrement forts en matière d'accessibilité. La proximité de l'agglomération bordelaise et la localisation vers la ligne ferroviaire Bordeaux-Biganos devraient être un facteur d'attraction non négligeable pour les cadres de ce secteur d'activité.

Principaux enjeux de l'espace de cohérence BASSIN D'ARCACHON – VAL DE L'EYRE

- Assurer la maîtrise de la croissance générale et du développement du territoire tout en préservant ses atouts et ses qualités environnementales.
- Tendre vers une mise à niveau du développement du territoire en cohérence avec le développement démographique, notamment en matière d'équipements et de services.
- Repenser le système de transports du territoire pour améliorer les différentes mobilités que l'on y trouve.
- Veiller à une complémentarité vis-à-vis de l'agglomération bordelaise et du Nord des Landes, notamment pour le développement de l'économie locale.
- Restructurer et consolider l'offre touristique afin de sécuriser cette économie.
- Promouvoir une économie productive, peu représentée, par le renforcement des filières innovantes.
- Rééquilibrer l'offre d'habitat pour une plus grande mixité sociale du territoire.

Etat des principaux projets de l'espace de cohérence de l'aire du Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre



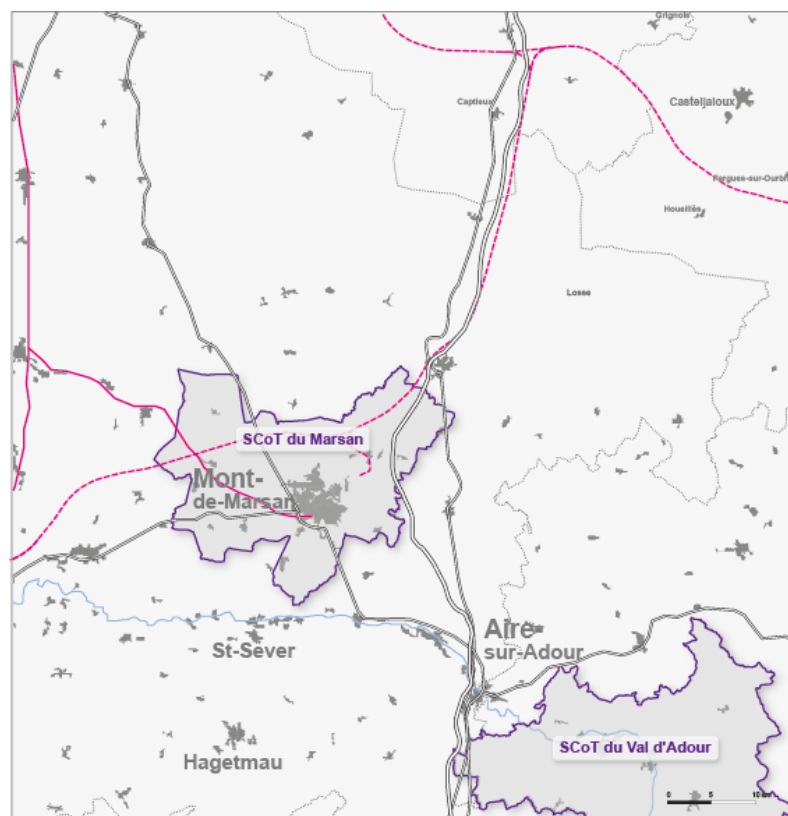
sources : fonds topographiques en provenance de GISCOÆ, UE© Corine Land Cover traitement : a'urba, août 2012

- Réseau viaire existant
- autoroute
 - autre route
- Réseau ferroviaire existant
- ligne
- Espaces d'enjeux à considérer
- parc national / parc naturel régional
 - projet d'extension du parc naturel
 - espace naturel d'agglomération
 - forêt
 - vignoble
 - territoire urbanisé
- Projet ferroviaire structurant
- rénovation ligne
 - gare LGV
 - projet économique associé aux gares LGV
 - terminal autoroute ferroviaire programmé
 - doublement de la voie
- Projet routier structurant
- voie structurante programmée
 - mise au gabarit autoroutier (2X3 voies-péage)
 - mise au gabarit autoroutier (gratuit)
 - mise à 2X3 voies
- Projet transport
- projet de TCSP structurant
 - amélioration des services de transports (Ter, ...)
- Projet aéroportuaire et portuaire structurant
- développement aéroportuaire programmé
 - pôle mondial de compétitivité aerospace Valley
- Projet de développement structurant
- développement plate-forme logistique
 - projet économique majeur
 - ★ site de projets urbains majeur
 - préservation de composantes naturelles majeures

Réalisation : AURBA 2012

3.8. Espace de cohérence de Mont de Marsan et la forêt landaise

3.8.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence



Situé au sud du plus grand massif forestier d'Europe, l'identité et l'économie locale du Marsan sont liées aux activités rurales et forestières. Elles sont aussi plus fortement tertiarisées que la moyenne des pôles d'emplois aquitains.

Le territoire est peu peuplé et peu dense, et l'agglomération de Mont-de-Marsan représente la principale polarité urbaine du territoire. Etant relativement éloignée des autres centralités économiques, à l'heure actuelle, les déplacements vers l'extérieur de l'agglomération se font essentiellement en voiture. Ce phénomène a été renforcé par la mise en service de l'A65.

Cet espace de cohérence est directement concerné par le projet dans la mesure où, au-delà d'être traversé, il sera desservi par la création d'une gare nouvelle LGV.

- *Un vaste territoire peu peuplé, organisé autour de Mont-de-Marsan*

Composés essentiellement de pins maritimes, la forêt de production et le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne dominent cet espace de cohérence. Ces paysages forestiers sont ponctués par de petits bourgs et par un habitat dispersé traditionnel (les airials), mais aussi par de nombreux champs agricoles et rivières.

L'agglomération du Marsan couvre une superficie de près de 50 000 ha et compte une population d'environ 53 000 habitants, dont 30 000 pour la ville de Mont-de-Marsan. La ville accueille la préfecture et le Conseil Général des Landes, ainsi que la Base Aérienne Militaire 118 et le Centre d'Expériences Aériennes Militaires.

Comme pour l'ensemble de la région Aquitaine, le territoire du Marsan connaît un taux de croissance démographique important, lié essentiellement à l'arrivée de jeunes actifs et de retraités.

- *Un secteur économique très spécialisé et concentré*

Tandis que les activités liées à la sylviculture et à l'industrie de bois sont dominantes, le cadre de vie et l'attractivité touristique du territoire sont fortement liés au cadre naturel et forestier. Le tourisme vert, gastronomique et de plein-air sont en plein essor sur le territoire et ont un lien important avec le Parc Naturel Régional.

L'emploi tertiaire, notamment de type administratif, est important. Il est fortement lié aux emplois de la base militaire de Mont de Marsan, le plus gros employeur du département avec plus de 3500 militaires. Les activités agricoles (la maïsiculture et l'agro-alimentaire) sont également présentes, notamment sur le Sud du territoire, ainsi que les activités industrielles.

- *Une richesse naturelle multifonctionnelle*

Au cœur du plus grand massif forestier d'Europe, cet espace est soumis à une sensibilité environnementale particulière. Espace naturel d'une forte valeur écologique et économique, il joue un rôle multifonctionnel : Parc Naturel Régional, forêt de production massive, espace de loisir et de tourisme, poumon vert notamment pour l'espace métropolitain girondin, etc. Le territoire doit assurer un

équilibre entre l'exploitation et la préservation de cette ressource naturelle.

D'une manière plus générale, le territoire est doté d'un faible relief. Il est composé de deux secteurs hydrographiques principaux, la Midouze et l'Adour. Il possède de nombreux espaces et espèces protégés ainsi qu'un réseau important de ruisseaux, d'étangs et autres milieux humides qui jouent un rôle vital pour la faune et la flore. Le territoire est partagé entre, au nord de l'Adour, la forêt de pins maritimes, et, au sud, les reliefs collinaires de la Chalosse aux bois de feuillus plus dispersés.

- *Une accessibilité à améliorer*

En absence de transports collectifs et d'un service ferroviaire suffisant sur un territoire particulièrement peu dense, la voiture reste le moyen de déplacement principal sur le territoire. Dans son ensemble le territoire est relativement bien desservi par les routes départementales et l'A65, mais, au sud, la rocade est souvent saturée.

L'offre ferroviaire du territoire n'est pas suffisante ; la majorité de l'offre TER s'effectue en autocars. Toutefois, le cadencement de l'axe ferroviaire Mont-de-Marsan/Bordeaux reste relativement correct, et permet aux passagers de continuer leur trajet vers Paris et le nord en changeant de train à Morcenx ou à Bordeaux. Mais l'arrivée du GPSO aura comme effet une amélioration sensible de l'accessibilité du territoire.

Transports Marsan Agglomération (Tma) offre, depuis septembre 2012, sept lignes régulières qui desservent les communes de Mont-de-Marsan et de Saint-Pierre-du-Mont, ainsi qu'une navette gratuite au centre-ville. Il existe également cinq lignes de transport à la demande qui relient les 18 communes de l'agglomération, et un service de location de vélos sur une durée allant d'une demi-journée à un an.

La gare actuelle de Mont de Marsan est le centre du réseau de transport et joue déjà un rôle de polarité structurante pour la mobilité du Marsan. Ce statut devrait être renforcé par les projets à venir.

3.8.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

- **Stratégies et planification**

SCoT du Marsan, arrêté en conseil communautaire en février 2012

Le Scot du Marsan comprend les 18 communes de la Communauté du Marsan Agglomération et s'étend sur 482 km². Il repose sur 3 principes :

- le principe d'équilibre entre renouvellement urbain et développement urbain d'une part, et préservation des espaces naturels, agricoles et paysagers, d'autre part,
- le principe de la diversité des fonctions urbaines (habiter, travailler, se déplacer, se divertir...) et de la mixité sociale,
- le principe d'une utilisation économe et équilibrée des espaces, la préservation des ressources naturelles et la prise en compte des risques.

Il se fixe 4 ambitions...

- Anticiper les risques liés à :
 - une urbanisation croissante consommant de plus en plus d'espace ;
 - une multiplication des déplacements en voiture difficile à maîtriser
 - une déstructuration progressive du cadre de vie qui constitue les principaux ferments du développement...
- Relever les défis sociodémographiques (entre autres) :
 - anticiper et préparer l'accueil des nouvelles populations ;
 - limiter l'étalement urbain et la consommation d'espace ;
 - intégrer les grands projets : A65, LGV Bordeaux-Espagne ;
 - développer des transports alternatifs pour limiter le recours à l'automobile,
- Relever les défis environnementaux (entre autres) :
 - limiter le fractionnement des milieux par le mitage et les infrastructures linéaires (s'appuyer sur l'existant) ;

- préserver l'intégrité des espaces périurbains et préserver les coulées vertes encore existantes ;
- développer les transports alternatifs pour limiter le recours à l'automobile ;
- Assurer un développement équilibré du tissu économique pour favoriser la qualité de vie urbaine et l'équilibre territorial.

Parc naturel urbain, étude en cours :

Le parc naturel urbain est un projet regroupant 3 collectivités (Le Marsan agglomération, la Communauté de Communes du pays de Villeneuve de Marsan en Armagnac landais, la Communauté de Communes du Pays de Roquefort) : il vise à préserver la richesse naturelle et à valoriser le patrimoine bâti, à rendre plus accessibles aux habitants les espaces de promenade et de loisir, et à participer à l'éducation à l'environnement.

La charte du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne :

L'espace de cohérence est concerné par le PNR des landes de Gascogne qui couvre un territoire de 315 300 ha (60 500 habitants) sur 41 communes dont 21 dans le département des Landes (Mont de Marsan se situe à 25 minutes du PNR). La charte du Parc est actuellement en cours de révision, elle fixe les objectifs à atteindre, et les orientations de protection, de mise en valeur et de développement afin d'assurer la coordination des actions menées sur le territoire. Aujourd'hui deux ambitions sont partagées : conserver l'identité forestière du territoire et accompagner les mutations du XXI^e siècle entre identité patrimoniale et innovation.

Le chantier de la révision permet d'actualiser certaines études et de se projeter vers l'avenir. A ce titre, le PNR considère que la présence ou l'arrivée de nouvelles infrastructures de transport rendent les territoires traversés plus attractifs. Il est souligné que les effets générés par l'autoroute A63 sont déjà perceptibles à l'ouest tandis que ceux qui seront engendrés par la récente mise en service de l'A65 et la prochaine ligne à grande vitesse sont à anticiper à l'est. Selon le PNR, ces dynamiques territoriales différenciées impliquent des orientations d'aménagement qui devront répondre à des enjeux, pour certaines, de reconquête et de requalification d'espaces et, pour d'autres, de vigilance pour accompagner le développement⁴⁰.

⁴⁰ Afin de déterminer des orientations stratégiques pour la prise en compte du massif forestier des Landes de Gascogne et le corridor d'infrastructure nord-sud, la DREAL, Aquitaine a lancé une réflexion pour l'élaboration d'une Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable (voir annexe)

- **Les projets de développement et d'aménagement liés au GPSO**

Le projet GPSO doit permettre le désenclavement du territoire. Celui-ci a déjà commencé avec la construction de l'autoroute A65, mais le GPSO apporte une réponse alternative à l'utilisation de la voiture et s'inscrit dans une dimension européenne. Cet espace de cohérence accueille une gare nouvelle LGV à Lucbardez-et-Bargues.

L'agglomération du Marsan se saisit de ces nouveaux points d'accessibilité en développant un projet de zone logistique au droit de l'autoroute et au droit de la nouvelle gare LGV. Cette zone pourrait à terme permettre de développer le fret léger notamment vers l'est des Landes et le Gers.

L'agglomération tente de se développer vers le nord-est, via la localisation d'activités et le renforcement de coopérations avec les EPCI voisines. Cet axe de développement est en adéquation avec le projet de LGV sans pour autant prendre appui dessus.

Les territoires de l'espace de cohérence Mont-de-Marsan forêt landaise intègrent le tracé du GPSO. Cependant, le développement des territoires ne repose pas sur une stratégie spécifiquement axée sur l'accueil du GPSO ni sur ces potentialités et possibles effets.

Les potentialités de rapprochement entre le territoire du Marsan et d'autres territoires extérieurs (Bordeaux, Paris, Béarn/Bigorre, etc.) ne sont pas explorées mais envisagées sur du long terme.

L'arrivée de la LGV devra être suffisamment anticipée, afin que le territoire en saisisse les opportunités.

3.8.3. Les pôles d'échanges

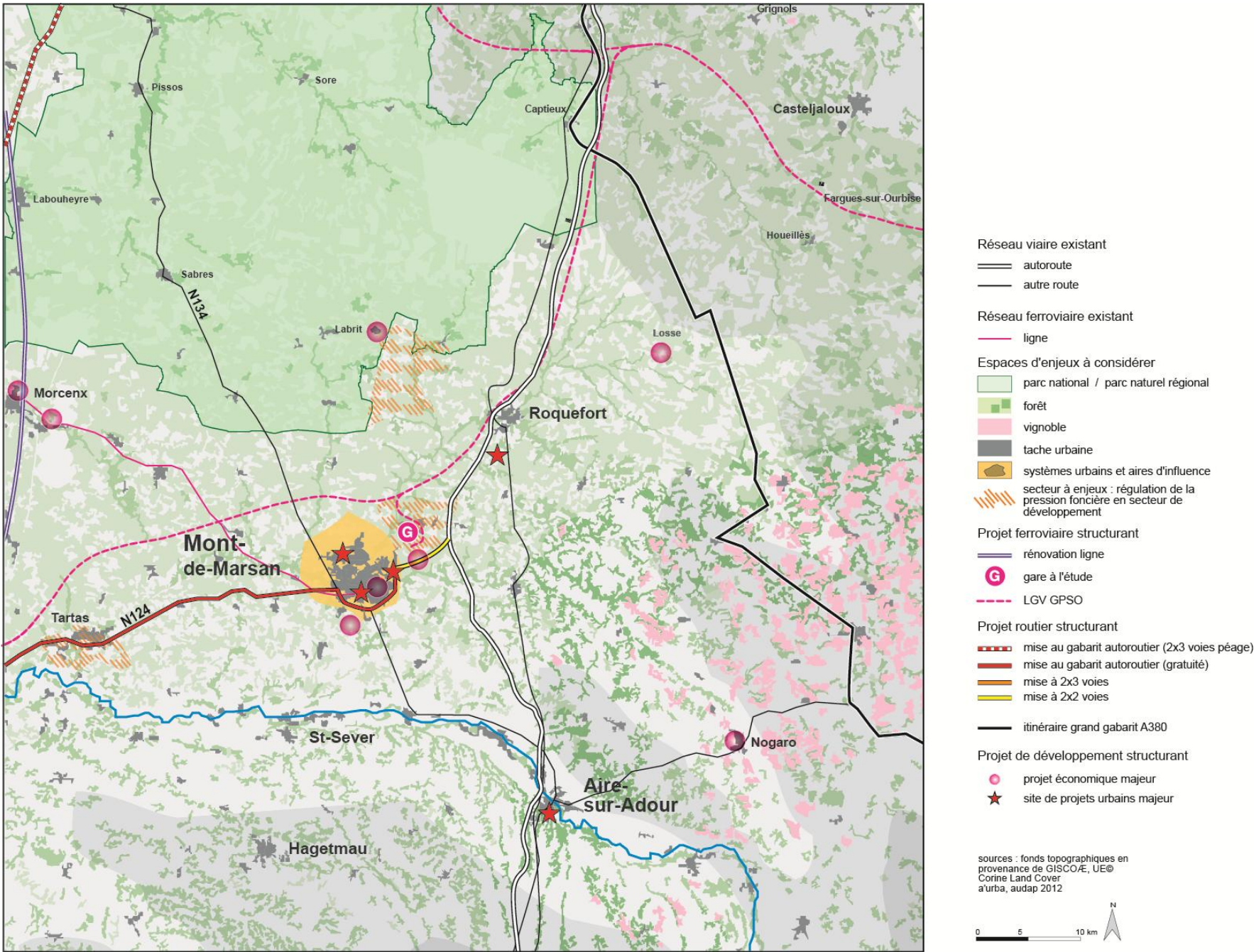
Des études sur la future gare LGV et la gare actuelle de Mont de Marsan sont en cours. Un travail d'intégration de la gare, grâce notamment à une liaison performante, reste à faire concernant l'arrivée de cette nouvelle infrastructure. L'agglomération travaille aussi pour une meilleure connexion entre la gare nouvelle et le centre-ville de Mont-de-Marsan. La gare actuelle fait l'objet d'un projet de pôle d'échange multimodal et ré-interroge les questions de rabattement, de stationnement et d'accessibilité.

L'ancienne gare deviendra un point d'articulation entre les offres de mobilités douces, urbaines, interurbaines et la grande vitesse.

Les principaux enjeux de l'espace de cohérence

- Assurer l'équilibre entre :
 - croissance démographique, préservation des espaces naturels et agricoles et forestiers.
 - valorisation et occupation des milieux humides, des espaces forestiers et agricoles ;
 - préservation de l'écrin naturel du Marsan.
- Assurer le dynamisme économique, protéger la filière bois, encourager le maintien et le développement d'une plus grande diversité d'activités économiques.
- Développer une offre de transport alternative à la voiture notamment pour la connexion vers Bordeaux dans une logique d'intermodalité.

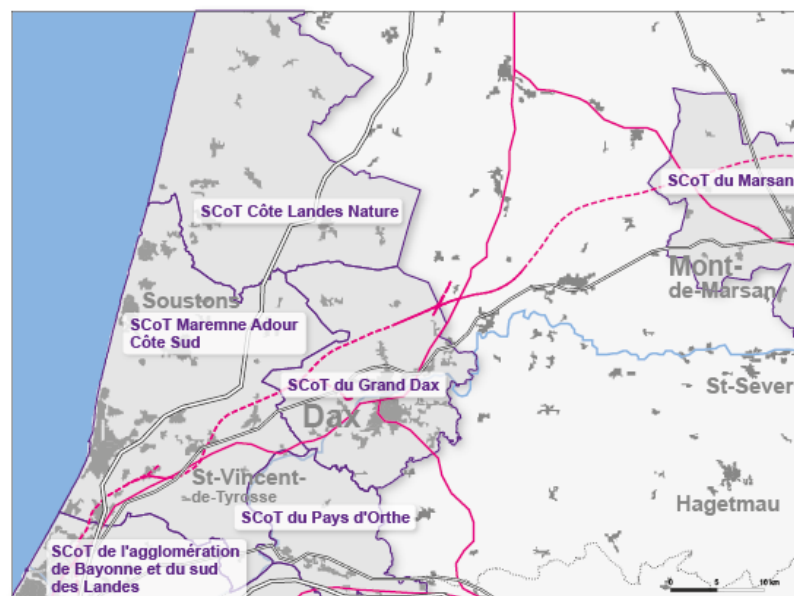
Etat des principaux projets de l'espace de cohérence de Mont de Marsan



Réalisation : AUDAP 2012

3.9. Espace de cohérence de Dax et la Côte landaise

3.9.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence



Ce territoire des Landes, plutôt rural, se structure autour de la sous-préfecture de Dax. Toutefois, les communes touristiques comme Hossegor et Capbreton, s'identifient de plus en plus comme des polarités résidentielles et économiques émergentes.

GPSO devrait traverser cet espace et s'arrêter en gare de Dax. Une halte SRGV est également prévue à St Geours de Maremne.

Le projet s'inscrit dans un espace de cohérence qui bénéficie d'une forte attractivité et d'une croissance démographique sans précédent, avec la partie Sud-Ouest du territoire particulièrement influencée par l'agglomération bayonnaise. En effet, la forte croissance de cette dernière et l'envol des prix du foncier et de l'immobilier contraignent la population à se localiser loin du cœur d'agglomération. GPSO s'inscrit également sur un territoire qui dispose de fortes potentialités en termes de développement lié à son tissu économique, à sa position géographique et à ses atouts patrimoniaux.

- **Un bassin de vie qui se distingue à l'Ouest**

D'une faible densité comparée, au niveau national ce territoire concentre toutefois une grande partie de la population du département des Landes. La population permanente s'organise principalement autour de l'agglomération dacquoise qui, avec près de 56 000 habitants sur 20 communes, est la première agglomération des Landes et constitue le principal pôle économique et résidentiel du territoire.

Les stations balnéaires de la côte atlantique connaissent une période de croissance démographique assez marquée. Celle-ci est liée notamment à leur proximité de l'agglomération bayonnaise, à une offre foncière qui reste relativement abordable par rapport au littoral basque, et à un cadre de vie attirant, situé entre les plages et la forêt landaises. Le territoire reste fortement marqué par le tourisme avec une présence importante de maisons secondaires et une population touristique qui dépasse largement la population permanente en période estivale.

Le territoire est également composé de nombreux petits bourgs positionnés autour des axes routiers structurants, tels que Saint-Vincent-de-Tyrosse, .

- **Une économie portée par le tourisme**

L'agglomération dacquoise joue un rôle important dans l'économie du territoire. En effet, la grande majorité des emplois de l'agglomération (86 % en 1999) est concentrée sur les deux communes thermales de Dax et de Saint-Paul-lès-Dax. En tant que premier centre thermal de France, le territoire accueille près de 60 000 curistes par an, une activité qui représente plus de 12 000 emplois (direct et indirect) et près de 180 millions d'euros de chiffre d'affaires.

Les secteurs porteurs d'emploi sur le littoral sud landais sont l'hôtellerie de plein air, le tourisme, les loisirs, les services à la personne. Pourtant le territoire est marqué par une activité saisonnière, et donc par un chômage élevé hors saison touristique. Mis à part le secteur des services, l'économie du littoral bénéficie également des activités liées à la filière agro-alimentaire mais aussi aux sports de glisse. Le secteur résidentiel joue également un rôle important dans l'économie du territoire. L'accessibilité du territoire facilitée par la grande vitesse peut être facteur de renforcement de cette attractivité touristique tout au long de l'année.

Au-delà du tourisme, d'importantes zones d'activités sont par ailleurs en plein développement sur le territoire, et notamment en liaison avec l'Atlantisud au niveau de Saint-Geours-de-Maremne.

Sur la partie nord du territoire, de nombreux emplois sont liés aux activités industrielles et à la filière du bois.

- **Une richesse naturelle et sylvicole à l'Ouest et au nord, un patrimoine agricole à l'est et au sud**

Les forêts de protection, les dunes sableuses, les étangs et l'Océan Atlantique caractérisent toute la partie ouest du territoire. Les pins maritimes et les forêts de production du massif landais recouvrent une grande partie du nord et de l'ouest de cet espace de cohérence. Au sud-est, les collines de la Chalosse sont composées de champs agricoles essentiellement destinés à la polyculture.

Doté d'une grande richesse écologique, le territoire compte de nombreux espaces concernés par des mesures de protection, telles que la loi Littoral qui concerne l'ensemble des communes littorales. Les espaces protégés sont concentrés essentiellement à proximité de la côte, et concernent notamment le réseau hydrographique et les zones humides du territoire : les Barthes des vallées de l'Adour et du Luy, le système des étangs qui s'étend parallèlement au littoral, le Marais d'Orx qui a été récemment inscrit au titre de la Convention internationale RAMSAR....

Les espaces naturels du territoire jouent un rôle essentiel dans l'attractivité du territoire, et notamment sur la partie Ouest. Les plages et les pins font partie intégrante des paysages emblématiques de la côte landaise, et sont supports de nombreux activités sportives et de loisir (surf, vélo, balades...). Toutefois, ces espaces subissent une pression particulièrement forte pendant la période touristique, et sont également sensibles à l'étalement urbain qui s'intensifie sur le territoire.

- **Un réseau routier saturé en période estivale, un territoire peu desservi en transports urbains**

Malgré une armature urbaine peu dense, ce territoire est toutefois maillé par un réseau de transport relativement important. Les grands axes principaux, dont la D824 qui est orientée d'ouest en est et l'A63/ N10 (qui va se transformer entièrement en A63 d'ici 2014), permettent une bonne accessibilité vers Mont-de-Marsan et Bordeaux au nord, et vers Bayonne et l'Espagne au sud. Pourtant

les trajets sont moins directs pour aller vers Pau et le sud-est de la France.

Le littoral est doté d'un réseau correct, mais les axes routiers deviennent saturés en période estivale, en raison de la forte fréquentation touristique. Cette situation est aggravée par le fait que les communes littorales sont généralement éloignées des grands axes principaux, avec par exemple les plages d'Hossegor et de Capbreton situées à une quinzaine de kilomètres d'un échangeur autoroutier et Vieux-Boucau-les-Bains située à une vingtaine de kilomètres de l'A63.

La saturation du réseau routier s'explique également par un manque de transports alternatifs à la voiture. Mis à part le service départemental d'autocars, seules les communes du Grand Dax bénéficient d'une offre de transport collectif urbain. Le réseau Urbus dessert sept communes de l'agglomération avec une offre de 13 lignes régulières et une navette gratuite de Dax et Saint-Paul-lès-Dax. Il existe également un service de bus à la demande, Com'Urbus, pour aller à Dax et Saint-Paul-lès-Dax au départ de 13 communes du Grand Dax.

En termes d'offre ferroviaire, seules les communes de Dax, Saint-Vincent-de-Tyrosse, Bénesse-Maremne et Morcenx possèdent une desserte. La gare de Dax bénéficiera du projet GPSO, tout comme la commune de Saint-Geours-de-Maremne qui deviendra une halte de service régional grande vitesse SRGV pour mieux servir l'Ouest du territoire.

3.9.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Le territoire est composé de nombreuses Communautés de communes de faible densité de population. Il est structuré autour de :

- la Communauté d'Agglomération du Grand Dax, regroupant 20 communes et près de 50 000 habitants,
- la Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud (MACS), regroupant 23 communes et quelques 55 000 habitants.

Situé sur un territoire rural exposé à un étalement urbain croissant et traversé par de nombreux grands axes de communications, les politiques territoriales soulignent l'importance de préserver l'intégrité des espaces agricoles, naturels et forestiers qui participent de

l'attractivité du territoire et de la qualité de son cadre de vie. L'intensification de la pression foncière, ainsi que la nécessité de développer l'offre en transports alternatifs à la voiture sont également des enjeux partagés par les acteurs territoriaux. A long terme, le Grand Dax mentionne l'intérêt d'une coopération inter-SCoT entre son territoire et celui de Macs, et notamment afin d'élargir leur périmètre d'offre de transports en commun.

• Le SCOT du Grand Dax

Regroupant 20 communes, le **SCoT du Grand Dax** est en cours d'approbation et devrait être adopté en 2013. Trois « grands principes », dont l'accueil de nouvelles populations, la définition d'une stratégie foncière et la coopération extra territoriale, ont guidé la définition des dispositions du SCoT. Les orientations principales affichées dans le **Projet d'aménagement et de développement durable** (validé en 2011) sont :

- Conforter l'attractivité du Grand Dax et soutenir le développement économique, un objectif qui se décline notamment à travers un investissement dans les secteurs innovants, le thermalisme et le tourisme et les activités agricoles.
- Constituer un territoire équilibré et solidaire, et notamment à travers l'amélioration du cadre de vie, de l'offre de logement, et de l'accessibilité.
- Préserver et valoriser les ressources environnementales, en valorisant les ressources naturelles et les paysages, et en diminuant les pollutions atmosphériques.

• Le Plan de Déplacements Urbains

Le PDU de Dax est également en cours d'approbation. Il est orienté autour de six axes stratégiques. Globalement l'accent est mis sur le développement de l'intermodalité, et centré autour de la gare de Dax. Chaque axe du PDU comporte des actions spécifiques pour atteindre les objectifs, le tout pour comprendre un programme détaillé d'une vingtaine d'actions.

- rendre les transports en commun plus attractifs (développer une organisation plus hiérarchisée de l'offre en transports collectifs...),
- développer l'intermodalité entre les modes de transports (améliorer l'intermodalité avec les autres modes de transport (pôles d'échanges, parkings navettes, parkings périphériques...),

- adapter le stationnement et définir une politique de déplacements apaisés (favoriser un développement urbain et valoriser les espaces publics à proximité des axes structurants de transports en commun...),
- organiser les flux de véhicules afin de libérer l'espace pour un meilleur partage de la voirie (réaliser un nouveau franchissement ferroviaire -en cours de concertation- et de l'Adour...),
- créer un schéma cyclable qui privilégie la continuité et la sécurité (proposer des mesures d'accompagnement du schéma : traitement et mise en sécurité des franchissements, mise en œuvre d'une politique de jalonnement et de signalétique, développement des équipements dédiés...),
- accompagner l'évolution des comportements de mobilité et évaluer les actions (communiquer sur les résultats, promouvoir l'ensemble des offres de mobilité, mettre en place un plan de communication...).

• Le SCOT de MACS

Actuellement en phase de finalisation, le SCoT de MACS devrait être soumis à une enquête publique en 2013. Les cinq ambitions sont exprimées et traduites en orientations :

- Pérenniser les équilibres et la richesse des identités par le projet environnemental, paysager et patrimonial :
 - Protéger les espaces d'intérêt écologique majeur, développer des mesures contractuelles pour assurer l'entretien des zones humides, et poursuivre les actions foncières sur les espaces naturels les plus menacés,
 - Préserver les milieux forestiers et privilégier une gestion sylvicole qui concilie production économique, maintien de la biodiversité, accueil du public, et mettre en œuvre une gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau,
 - Engager une politique énergétique durable, et limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores,
 - Protéger les espaces d'intérêt paysager majeur, et préserver les grands équilibres entre espaces urbains et naturels à travers la définition d'une ceinture verte et agricole qui limite l'extension urbaine, par exemple ;

- Maîtriser la croissance démographique et rééquilibrer l'offre de logements :
 - Mettre en place les conditions d'une croissance maîtrisée, et diversifier l'offre en logement afin de garantir les parcours résidentiels,
 - Faire évoluer les formes urbaines, et développer de nouvelles formes d'habitat plus denses permettant d'économiser le foncier,
 - Favoriser le renouvellement urbain, et donner de l'épaisseur aux centres-bourgs tout en préservant le cadre de vie ;
- Accompagner la croissance démographique par la création d'emplois et d'activités :
 - Articuler l'accueil de population et d'activités, et positionner les futures zones d'activités dans une démarche de qualité,
 - Privilégier la qualité des infrastructures touristiques à la quantité, et développer le tourisme vert,
 - Encourager le développement de l'agriculture, et organiser l'offre commerciale ;
- Favoriser un développement équilibré des services à la personne :
 - Concevoir l'évolution de l'offre de service en lien avec les enjeux d'équité et de cohésion sociale et territoriale,
 - Mettre à niveau et anticiper le développement de l'offre de service ;
- Renforcer et diversifier l'offre de déplacements :
 - Adapter et renforcer le réseau routier pour promouvoir l'accessibilité du territoire et la qualité des liaisons intercommunales,
 - Construire progressivement une offre diversifiée en transports,
 - Favoriser le développement de transports d'informations numériques.

• **Le SCOT de la CCCLN**

La Communauté de communes Côte Landes Nature (l'ancienne Communauté de communes du Canton de Castets), située au nord de la CC Macs, regroupe 10 communes et plus de 10 000 habitants. Le Document d'orientations et d'objectifs du SCoT Côte Landes Nature, arrêté en novembre 2007, décline plusieurs grands objectifs :

- Objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat :
Offrir un habitat permettant la mixité sociale de l'habitat, avoir de bonnes pratiques en matière de construction, et préconiser les énergies renouvelables dans les constructions ;
- Objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et dessertes en transports collectifs :
Limiter les rejets de gaz à effet de serre, conforter les équipements et services existants et en accueillir de nouveaux, et s'attacher au développement des Nouvelles Technologies ;
- Objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux autres activités économiques :
Maîtriser le développement des zones d'activités existantes, créer de nouvelles zones d'activités dans un principe d'équilibre, développer le secteur touristique, et soutenir l'implantation économique liée au développement durable ;
- Objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville :
Mettre en place des règles communes pour préserver la qualité des bourgs, et faciliter l'accès au canton ;
- Objectifs relatifs à la prévention des risques :
Combattre les risques d'incendie et ceux liés aux tempêtes, diminuer les risques industriels et technologiques, se prémunir des pollutions, et réduire la consommation d'eau.

• **Le PLH du Grand Dax**

En matière de politiques de logement, le **Grand Dax** travaille sur l'élaboration de son second Programme local de l'habitat (**PLH**) à l'horizon 2018. Six grands enjeux ont été identifiés :

- Anticiper et accueillir la croissance migratoire ;
- Instaurer un nouveau cadre de développement urbain ;
- Mettre en œuvre une stratégie foncière ;
- Adopter de nouveaux modes de production de logements ;
- Mieux anticiper et compenser les effets du marché de l'immobilier ;
- Préciser les actions à la mesure des pressions démographiques et des réalités du marché de l'immobilier.

La politique d'habitat du territoire est également axée sur deux actions principales, dont le renouvellement des tissus urbains centraux et la facilitation du parcours résidentiel pour la population locale. Si ces orientations ne sont pas dictées spécifiquement par GPSO elles préparent le territoire sur des enjeux d'aménagement et de développement durable de stratégie foncière.

Le **PLH de la Communauté de Communes de MACS** définit les politiques locales de l'habitat pour la période de 2006-2016, et celui de la **Communauté de Communes Côte Landes Nature** pour la période 2007-2012. Les objectifs principaux du PLH de la Communauté de Communes Côte Landes Nature sont : de promouvoir un habitat de qualité, bien intégré dans les paysages, et de développer les compétences de la Communauté de Communes en urbanisme, habitat et foncier pour assurer le suivi et l'évolution du PLH.

• **Les projets de développement et d'aménagement liés au GPSO**

L'espace de cohérence de Dax et de la Côte Landaise est globalement très favorable au GPSO, même si certaines collectivités ont le sentiment que les retombées positives du projet vont avoir un impact minimal sur leur territoire. De plus, les acteurs du territoire sont généralement d'avis que l'arrivée de la LGV va avoir un effet accélérateur plutôt qu'un bouleversement complet des dynamiques à l'œuvre sur le territoire. Par exemple, une amplification de l'évolution démographique déjà concernée par une forte croissance est à prévoir, et notamment sur le littoral où la pression touristique doit être maîtrisée afin de mieux protéger la population locale ainsi que les espaces naturels, agricoles et forestiers.

Le futur tracé du GPSO est décliné dans le **SCoT du Grand Dax**. Un important projet de renouvellement de la gare et de son quartier est également engagé. Globalement, il est estimé que le territoire deviendra mieux irrigué et plus attractif grâce au GPSO, et la LGV va aider à la réalisation des orientations et des objectifs du SCoT, comme par exemple la diversification des activités économiques et le développement des secteurs innovants, la réduction des déplacements automobiles et la mise en place d'un système d'accessibilité multimodal, et la promotion du secteur touristique.

Le projet LGV est inscrit dans le PADD du SCoT de la communauté de communes de MACS globalement comme un élément à prendre en compte à moyen terme, notamment en ce qui concerne la mise en place des conditions raisonnées et le maintien des équilibres existants, mais aussi dans la construction progressive d'une offre diversifiée de transports. La LGV est mentionnée plus précisément en lien avec l'objectif de renforcer les zones d'activités et le principe des espaces d'intérêt régional dans le DOO (document d'orientation et d'objectifs du SCOT). Les espaces d'activités d'intérêt régional sont des espaces existants à conforter ou à créer qui sont situés à proximité immédiate des axes structurants (tels que la LGV), et qui répondent aux besoins de développement des entreprises locales et à l'accueil d'entreprises extérieures. Par exemple c'est le cas de la zone d'activités AtlantiSud.

Le **SCoT du territoire Côte Landes Nature** n'aborde pas le sujet du GPSO.

Le **projet de l'agglomération du Grand Dax**, approuvé en 2009, est centré autour de l'aménagement de la gare de Dax et de son quartier. Il intègre ainsi le GPSO avec notamment l'objectif d'« optimiser l'arrivée de la LGV ». Plus précisément le projet décline plusieurs fiches d'actions programmées entre 2009 et 2014, avec notamment :

- le réaménagement du quartier de la gare, avec le projet de transformation de ce secteur dévalorisé. Initialement destiné à la création d'une éco-quartier, le projet a dû être modifié pour des raisons financières, et met l'accent surtout sur la réalisation dans un premier temps d'une pépinière d'entreprises de Hautes Technologies (MOA Grand Dax) ;
- l'amélioration de l'accessibilité du territoire du Grand Dax, notamment vers le quartier de la Gare. La mise en place d'un contournement Ouest et d'un nouveau franchissement de la voie SNCF à l'Est permettra la réalisation d'une rocade périphérique de l'agglomération dacquoise, ainsi qu'une meilleure accessibilité au centre de Dax et à la future gare LGV (MOA Grand Dax) ;

- la réalisation d'un centre de congrès a été programmée avec l'objectif de développer le tourisme d'affaires (MOA Grand Dax). Ce projet est lié à l'avancée de l'aménagement du quartier de la gare.
- la revalorisation urbaine, économique et commerciale du centre-ville de Dax, projet axé sur le centre historique et le quartier du Sablar (en face de la gare), et sur les cours d'eau qui traversent la ville. Le plan d'actions décline 5 objectifs : améliorer la qualité de vie, fluidifier les déplacements, dynamiser le plateau commercial, valoriser le cadre de vie, et assurer le renouvellement urbain (MOA la Ville de Dax).

Le territoire étudie également le développement et la mise en œuvre d'autres actions ayant potentiellement un lien avec le GPSO :

- le soutien de la mise en place d'un Cluster thermal afin de redynamiser la filière thermique et de renforcer l'attractivité entrepreneuriale du territoire ;
- l'accompagnement du développement du campus technologique dans le contexte du projet européen Galiléo. Avec le Département des Landes, le Grand Dax a créé un syndicat mixte « Grand Dax Sud » chargé d'aménager un campus technologique avec l'objectif de favoriser le regroupement et les synergies des entreprises qui vont graviter autour du projet.

Parmi les nombreux projets de développement de zones d'activités économiques et commerciales programmés sur le territoire de la **Communauté de communes de MACS**, le projet du **Parc d'Activités Atlantisud** a un lien direct avec le GPSO. Situé sur la commune de Saint-Geours-de-Mareme (futur site de la halte SRGV), le projet s'étale sur 300 ha dont 140 ha sont commercialisables, et prévoit la création de près de 3000 emplois à terme. Créé en partenariat entre le département des Landes et la CC MACS, le site se présente comme une pépinière d'entreprises très accessible : à la fois située sur l'axe européen A63 et un futur axe SRGV, mais aussi directement connectée à l'estuaire de l'Adour et à la porte de l'Espagne. Le projet veut exploiter d'abord la position autoroutière et bénéficiera de la halte SRGV mais dépendra du niveau de service proposé par la Région.

La création d'une plateforme logistique axée sur le transport de fret est prévue à la gare de Laluque. Situé à une vingtaine de kilomètres au nord de Dax, le territoire fait partie du périmètre de la Communauté de communes du Pays Tarusate.

3.9.3. Les pôles d'échanges

Le **Grand Dax** a défini un projet de Pôle intermodal centré sur la gare SNCF de Dax, et articulé autour de deux volets particuliers :

- la rénovation des quais de la gare SNCF, réalisée en partenariat entre le Grand Dax et RFF (MOA RFF), visant l'optimisation du fonctionnement et de l'accessibilité PMR de la gare par la création d'un passage souterrain avec ascenseurs, surhaussement de deux quais et la création d'un escalier mécanique desservant le bâtiment de la gare ;
- l'aménagement d'une plateforme intermodale (MOA Grand Dax) afin d'assurer une efficacité accrue pour les différents modes de déplacements (les bus départementaux et urbains, les taxis, le train, le vélo, la voiture) et une complémentarité qui garantit l'optimisation des temps de déplacements.

Les objectifs du projet sont l'amélioration de l'image du quartier, la création d'une meilleure complémentarité des transports, l'amélioration de l'accueil des usagers, l'augmentation du nombre de déplacements effectués en transports collectifs et en mode doux, et la réalisation d'un aménagement urbain de qualité qui permet l'accompagnement du développement des activités modernes et innovantes. Le projet prévoit l'aménagement des abords de la gare avec un parking de 500 places, une nouvelle gare routière, un parvis de la gare réservé aux piétons et un parc urbain végétalisé.

La halte **SRGV** est prévue à **Saint-Geours-de-Maremne**. Construite dans la zone Atlantisud, cette halte aura vocation à desservir à la fois les activités de la zone d'activités et de commerce et les stations littorales landaises. Située à une vingtaine de kilomètres de la côte landaise à l'ouest et de la Gare de Dax à l'est, la commune de Saint-Geours-de-Maremne est desservie par le réseau TER Aquitain par une offre relativement faible, elle ne bénéficiera pas à court terme d'une offre en transport urbain.

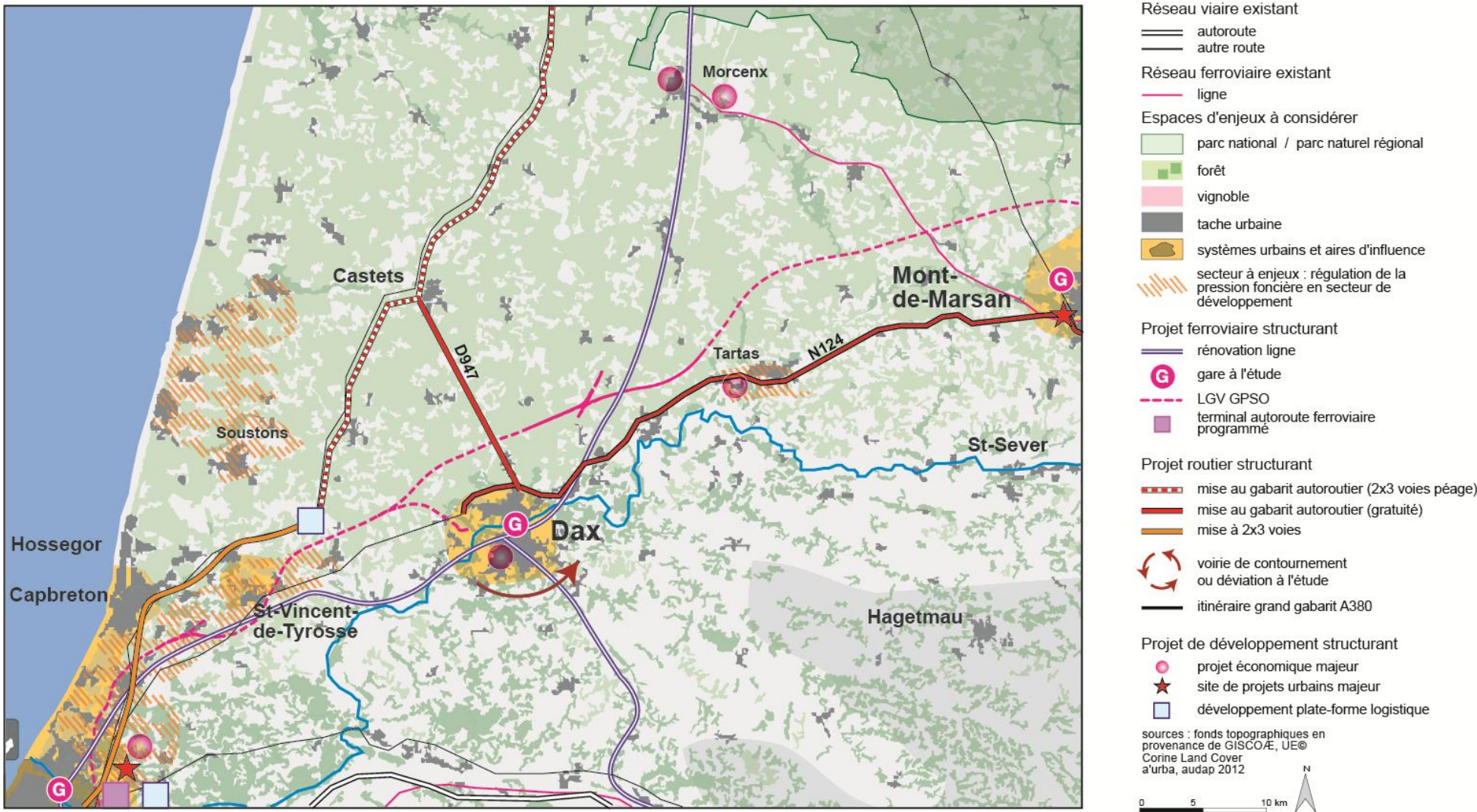


Projet du PEM de Dax

Les principaux enjeux de l'espace de cohérence de Dax et la côte landaise

- Préserver le cadre de vie attractif face au développement urbain à l'ouest et assurer une offre de services et d'équipements suffisante aux populations à l'ouest (et à l'année).
- Maîtriser l'étalement urbain et maintenir un équilibre dans le développement entre l'agglomération de DAX et le littoral.
- Conforter le développement économique lié au thermalisme et diversifier l'économie.
- Créer une économie dynamique toute l'année sur la côte
- Protéger les espaces naturels, sources principales de la richesse du territoire.
- Améliorer l'offre multimodale, notamment vers l'ouest, en positionnant Dax comme pôle multimodal au service de l'ensemble du territoire.
- Assurer la continuité des réseaux de transports alternatifs à la voiture depuis Dax et la halte SRGV vers le reste du territoire et notamment le littoral pour diffuser les effets de la grande vitesse.

Etat des principaux projets de l'espace de cohérence de Dax et la côte landaise



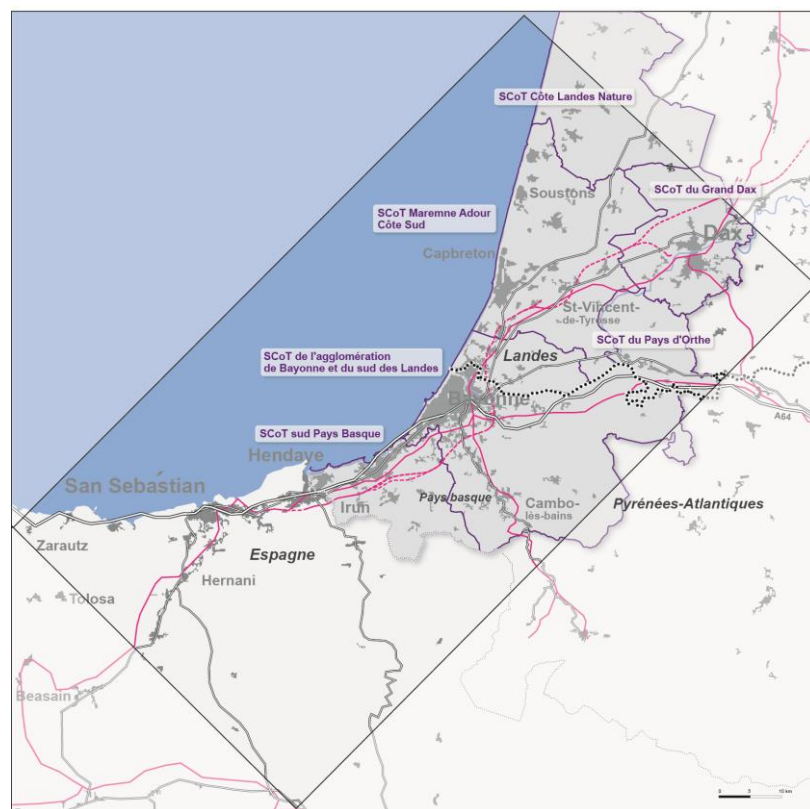
Réalisation : AUDAP 2012

3.10. Espace de cohérence du Littoral Basque et Sud-Landais

3.10.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence

- *Une continuité européenne à affirmer, une réalité transfrontalière discrète*

Le littoral basque a su tirer profit de la proximité de la frontière (tourisme, développement commercial, etc.) pourtant l'enjeu de son franchissement est toujours d'actualité. Les échanges sont mal évalués et semblent, d'après les acteurs locaux, limités. La frontière physique et culturelle demeure et les problématiques institutionnelles rendent complexe la définition d'une politique transfrontalière. Le terme de transfrontalier n'est aujourd'hui pas complètement adapté à la réalité du contexte mais le territoire a une carte à jouer pour devenir un véritable carrefour européen même si cette ambition peine à être à portée.



L'espace littoral basque est directement concerné par le GPSO et la desserte de niveau européen, même si les positions sur le projet de ligne nouvelle sont contrastées. Situé sur un corridor de transit d'envergure européenne, l'axe

Ouest-Atlantique, le territoire est également un espace connecté à échelle régionale et nationale grâce à un réseau d'infrastructures dense. Le territoire de l'agglomération littorale basque est un carrefour entre différents espaces ; il tire profit de sa position géographique et favorise les échanges au-delà même de la frontière nationale. Pourtant toutes les potentialités ne sont pas exploitées et l'arrivée de la LGV devrait bousculer les schémas actuels.

La gare de Bayonne en décrochement constitue pour l'ensemble du littoral Basque le point d'accroche au réseau grande vitesse. Cependant, le littoral basque est composé de territoires différenciés entre le Sud directement en contact avec la frontière espagnole et le Nord dont le fonctionnement est de plus en plus imbriqué à celui du Sud Landes. Ces différents espaces affichent chacun des perspectives d'aménagement et de développement spécifiques et expriment leur propre stratégie dans le cadre de leurs documents de planification et de programmation.

- *Une forte croissance démographique sur un territoire très attractif*

Depuis le Seignanx jusqu'à la frontière, la côte basque se caractérise par une forte densité de population et une attractivité grandissante liées au tourisme et au cadre de vie. L'aire urbaine de Bayonne, selon la définition INSEE est la deuxième d'Aquitaine. La pression foncière sur ce territoire est très importante. La croissance démographique est particulièrement marquée. La gestion de cette attractivité engendre des enjeux de préservation des espaces naturels, principaux vecteurs de la dite attractivité.

En effet, le développement et l'attractivité du littoral sont directement liés à la richesse paysagère, patrimoniale et culturelle du territoire. La forte croissance démographique enregistrée depuis plus de 30 ans confirme cette attractivité, avec un taux de croissance qui s'est maintenu au-dessus des taux régionaux et nationaux.

Cette croissance est essentiellement due à l'arrivée de populations extérieures qui cherchent à s'installer à proximité de la côte atlantique. Pourtant, une dispersion des implantations s'est produite au cours de la dernière décennie, du fait des prix élevés de l'immobilier en zone littorale et de la forte présence de logements secondaires. La quasi impossibilité des primo-accédants à acquérir un logement sur les zones côtières, conjuguée à un retard important en matière de production de logements à coûts maîtrisés à vocation

sociale, provoquent une contraction importante sur le parc locatif privé côtier. Cette pression favorise le départ des populations vers les secteurs rétro-littoraux mais continue à alimenter un développement important, notamment sur le littoral landais. Ainsi, les secteurs comme le sud des Landes et les communes rétro-littorales connaissent depuis une vingtaine d'années une forte augmentation de leur population qui se traduit principalement par un étalement urbain rapide et peu maîtrisé.

L'attractivité du territoire se manifeste clairement de façon saisonnière avec l'arrivée d'un tourisme de masse. Richement doté en architecture et paysages emblématiques, situé entre l'Océan Atlantique et les montagnes basques, le littoral sud accueille chaque année des millions de touristes français et étrangers. Le territoire a une grande capacité d'accueil touristique avec environ 60 000 lits touristiques (campings, hôtels, résidences de tourisme...) qui sont occupés essentiellement pendant la période estivale. L'aire urbaine de Bayonne compte près de 35 000 résidences secondaires, cela représente à Biarritz plus de 40 % des logements de la ville (en 2009). Bien qu'un atout pour l'économie locale, l'activité touristique et surtout la forte saisonnalité vécue sur le territoire sont souvent sources de conflits d'usages entre les touristes et les résidents permanents (augmentation des prix des logements, axes de communication saturés...).

Pour les acteurs locaux le GPSO peut renforcer la croissance démographique et l'attractivité du littoral basque et prolonger ainsi la tendance déjà en cours.

- *Un développement économique organisé en filières*

Le littoral basque profite d'un fort dynamisme économique, avec une évolution soutenue du nombre d'emplois et du nombre d'établissements économiques constatée au cours des dernières années. Le cœur de l'agglomération bayonnaise est le centre économique de cet espace de cohérence, et concentre une grande partie des commerces, des services, des petites entreprises, et des grandes entreprises industrielles (Dassault, Turboméca, CELSA France...) du territoire.

Le territoire bénéficie d'une économie diversifiée, avec différents secteurs placés au cœur du moteur économique. L'économie résidentielle occupe une place importante sur l'ensemble du territoire grâce à la forte croissance démographique et à l'attractivité touristique du littoral. Cette tendance devrait s'accroître au regard des phénomènes grandissant de bi-résidentialisation et de

vieillissement de la population par exemple. En effet, ces phénomènes sont autant de facteurs amenant le territoire vers une résidentialisation des activités. Cependant, un grand nombre d'activités industrielles, productives et artisanales sont présentes sur le territoire, avec notamment des filières d'excellence, de l'aéronautique et de l'agro-alimentaire. Le port de Bayonne est une source importante d'emploi, dont les activités sont essentiellement consacrées au fret de produits minéraux, métallurgiques, chimiques, agro-alimentaires et bois.

- **Un rétro-littoral organisé autour des activités agricoles, mais fortement touché par l'étalement urbain**

Les pratiques agricoles varient à travers le territoire, conformément aux profils morphologiques, et font partie des paysages emblématiques de la côte et de l'arrière-côte. Sur le secteur nord du Seignanx, qui marque le début du massif landais, les activités sont plutôt tournées vers la sylviculture et la polyculture-élevage, tandis que la production céréalière est beaucoup plus présente dans les vallées de l'Adour et de la Nive. L'activité maraîchère est typique du centre d'agglomération, et les activités agropastorales dominent le sud du territoire. Le Pays Basque dispose de façon générale d'une agriculture diversifiée et de qualité avec la présence de nombreux labels qui font aussi sa notoriété.

Actuellement peu présents sur les grandes villes littorales, les espaces agricoles ont régressé sur la bande littorale au profit du développement urbain.

D'importants espaces agricoles demeurent toutefois dans la zone rétro-littorale, mais sont menacés par l'étalement urbain. Celui-ci s'immisce au sein d'un habitat agricole typiquement dispersé, provoquant des fortes tensions entre développement urbain et préservation des activités et des paysages agricoles.

- **Une grande richesse écologique soumise à une pression urbaine**

Malgré une urbanisation intensive et soutenue tout au long de la côte basque et jusqu'à Tarnos, le territoire abrite une grande richesse de faune et de flore grâce au climat, à la géologie et à la topographie du territoire.

La richesse biologique et paysagère du territoire est très importante. En témoignent la forte concentration d'espaces remarquables qui

figurent dans des inventaires patrimoniaux (ZICO et ZNIEFF) ou qui font l'objet de gestion et/ou de protection à travers différents outils européens, nationaux ou locaux (la Loi Littoral, les sites Natura 2000...). Les espaces de très grande qualité biologique ou paysagère se trouvent essentiellement sur le littoral, à proximité des cours d'eau et dans les milieux humides. Ils font partie d'un réseau d'espaces importants pour les espèces migratoires (poissons, oiseaux, papillons...).

Outre la présence importante de nature remarquable, le territoire est richement doté d'une nature dite « ordinaire » liée aux pratiques agro-pastorales (prairies, landes, barthes...), aux espaces boisés, aux jardins publics et privés, aux ruisseaux urbains ou aux liaisons douces.

Toutefois les activités humaines ont des impacts non négligeables sur le territoire : consommation des ressources naturelles, destruction des espaces naturels pour créer des nouveaux logements ou équipements, etc. Sur le littoral, il existe un équilibre précaire entre les usages urbains et les impacts sur l'environnement. Cette situation devient d'autant plus compliquée lors de la saison touristique qui, bien qu'essentielle pour l'économie locale, pose la question de la capacité du territoire à accueillir une telle population (notamment concernant l'approvisionnement en eau potable et l'assainissement des eaux usées, mais aussi en termes d'impacts directs sur la biodiversité). Enfin le littoral basque est un espace vécu de plus en plus large, il s'étale de plus en plus sur les milieux naturels du rétro-littoral au détriment des ressources naturelles et au profit d'un étalement urbain dévastateur. Si l'environnement est une richesse reconnue la connaissance précise de ce qu'elle recouvre est limitée. L'environnement constitue probablement un potentiel de développement économique pour le territoire.

- **Un réseau d'infrastructures de transport encore tourné vers le tout routier**

Comme pour le corridor méditerranéen situé à l'Est de la chaîne pyrénéenne, le littoral basque, bien doté en infrastructures de transport, est un des principaux axes de communication entre la France et l'Espagne, voire entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.

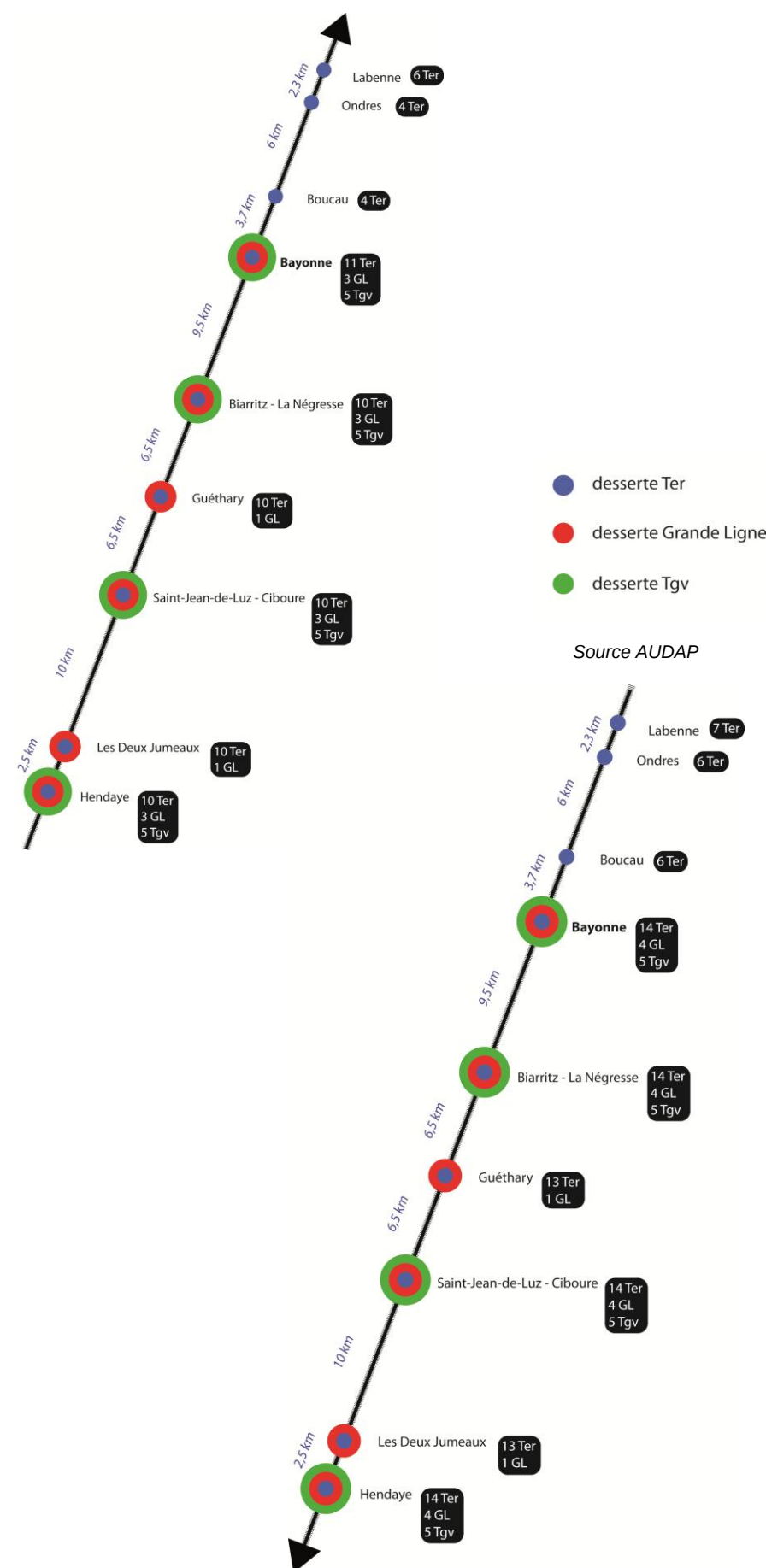
Situé au sein d'un réseau autoroutier important, le territoire est relié à Bordeaux et au nord de l'Europe via l'A63, à Toulouse et au bassin méditerranéen via l'A64, et aux agglomérations basques

espagnoles, à Madrid et à la Navarre. En conséquence le territoire connaît un fort trafic de passage sur ces grands axes, essentiellement dû au transport de fret, mais aussi aux déplacements touristiques importants effectués pendant la période estivale.

Situé sur les grands axes nord-sud et est-ouest, le réseau ferroviaire dessert à peu près les mêmes territoires que le réseau autoroutier. Il y a une concentration assez importante de gares ferroviaires sur le littoral, avec les gares principales situées en centre-ville de Bayonne et Hendaye, et 8 autres gares situées le long de la côte entre Irun et Labenne.

Situé en milieu urbain à seulement quelques minutes de la gare SNCF de Biarritz et à quelques kilomètres du centre-ville de Bayonne, l'aéroport Biarritz-Anglet-Bayonne dessert de nombreuses destinations nationales et internationales, et compte près de 1 million de passagers par an⁴¹. Côté espagnol, il y a l'aéroport international de Bilbao qui se trouve à environ 1,5 heure de Bayonne, et l'aéroport de Fontarabie, situé à 10 min en voiture de la frontière, qui est utilisé de façon complémentaire pour les vols nationaux espagnols.

⁴¹ En 2010, <http://www.biarritz.aeroport.fr>



Le Port de Bayonne, situé en rive droite de l'Adour, est classé au 9^e rang des ports de commerce français, avec le passage d'environ 2000 navires et 4 millions de tonnes par an. Le port exporte essentiellement les produits industriels et agro-alimentaires en provenance des Landes et des Pyrénées-Atlantiques. Côté espagnol, le Port de Pasajes, situé près de Saint-Sébastien, a un rôle économique important et fonctionne en complément du port de Bilbao.



Le port de Bayonne

Le port est spécialisé dans le transport de produits industriels, mais aussi de véhicules. Enfin, il existe des ports de plaisance et des ports de pêche à Anglet, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye, et le long du littoral basque espagnol.

La bonne accessibilité du territoire au niveau national et international contraste avec l'accessibilité locale de l'espace de cohérence. Le littoral basque est moins bien équipé au niveau local. Seuls deux axes routiers (RD810/N1 et A63/A8) permettent de relier l'ensemble des agglomérations du territoire. Cette situation est aggravée par le fait que la majorité des déplacements s'effectuent en voiture. Ainsi les axes principaux connaissent des difficultés aux heures de pointe en période normale, et ils deviennent totalement saturés lors des périodes de grandes vacances.

Au niveau du transport urbain, les lignes de transports collectifs du département desservent le territoire, mais leur offre actuelle ne les rend pas attractifs. Le Conseil général des Pyrénées Atlantiques revoit actuellement son offre interurbaine pour l'adapter au mieux aux besoins des habitants. Côté français, seule la communauté d'agglomération côte basque Adour possède une offre de transport collectif urbain, avec 13 lignes régulières, 2 navettes de centre-ville

et des bus de plages mis en place pendant l'été. Les 5 communes de l'Agglomération Côte Basque Adour ainsi que la ville de Tarnos et St Pierre d'Irube sont desservies par le réseau. A l'heure actuelle le Plan de déplacements urbains est en cours de révision.

L'enquête ménage déplacements (EMD), dont le périmètre dépasse le littoral basque, nous a permis de savoir que la quasi-totalité des déplacements étaient effectués dans le périmètre de l'EMD (Labour, Basse-Navarre, Communauté de communes Marene Adour Côte Sud, Communauté de communes du Seignanx). L'enquête indique que 76% des déplacements de l'EMD s'effectuent en voiture.

Enfin, la traversée de la frontière par voies ferroviaires nécessite encore une rupture de charge. La Communauté autonome du Pays Basque a engagé officiellement le projet du Y basque en 2001. Celui-ci a pour but de relier les 3 capitales de provinces (Saint Sébastien, Bilbao et Vitoria) en s'inscrivant également dans la complémentarité des projets d'envergure européenne comme GPSO et SEA. Le Y basque sera conçu sur des normes d'écartement international à l'écartement de voie UIC.

3.10.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Le territoire du pays basque comprend 7 EPCI (si l'on tient compte de la fusion de 3 communautés de communes en une seule, la CdC de Basse Navarre) dont 2 pour le littoral : la Communauté d'agglomération Côte basque Adour, la Communauté de Communes du Sud Pays Basque, la Communauté de communes du Pays d'Hasparren, la Communauté de communes du Pays Bidache, la Communauté de communes de Nive-Adour et la Communauté de communes d'Errobi.

La Communauté de communes du Seignanx située dans les Landes est en prolongement direct du littoral Basque.

• Stratégies et planification

Couvert par deux SCoT (dont un en cours d'élaboration), le littoral basque affiche la volonté de mieux organiser son développement urbain en lien avec une offre de mobilité adaptée.

Un SCoT sur le périmètre de la communauté de communes Sud Pays Basque, approuvé en 2005.

Celui-ci ne traite pas de la question de la LGV. Pour autant son PADD exprime la volonté de :

« Mettre en place une connexion plurimodale transfrontalière européenne : TGV- Y Basque tramtrain transfrontalier ». Une des orientations précise que « le SCOT souhaite (...) appuyer le développement des fréquences des trains à l'échelle de l'ensemble du littoral basque ».

Un SCoT recouvrant les 6 autres intercommunalités est en cours d'élaboration : le SCoT de l'agglomération bayonnaise et du Sud des Landes.

Bien qu'il ne soit pas encore approuvé, le PADD souligne plusieurs points :

« Pour fluidifier la chaîne de déplacements et optimiser les possibilités d'intermodalité, trois ambitions se dégagent :

- mettre en œuvre une meilleure complémentarité entre les politiques des différentes AOT ;
- créer des pôles d'échanges multimodaux intégrant des parcs relais aux entrées du cœur d'agglomération, au niveau des échangeurs autoroutiers, à l'intérieur du cœur d'agglomération et dans les petites villes, dans les sites stratégiques, ... ;
- mettre en place des pôles d'échanges bien localisés et améliorer l'accessibilité des gares pour tous les modes de déplacements. Le rôle de la gare de Bayonne est central dans ce dispositif. »

« L'axe ferroviaire littoral existant doit être le support préférentiel de développement d'une offre locale efficace, de façon à limiter l'impact sur le trafic du développement urbain et l'accroissement démographique. »

« La desserte à grande vitesse du territoire doit s'accompagner d'une réflexion sur les modalités de développement souhaitées par le territoire. Ainsi, les gares TGV doivent être les supports de projets urbains d'envergure, d'intérêt pour l'ensemble du territoire. »

Le PDU de l'agglomération Côte basque Adour

Un PDU est en cours de révision également sur les communes de l'agglomération Côte basque Adour, St Pierre d'Irube et Tarnos. Un

programme de deux lignes de bus à haut niveau de services est à l'étude sur l'agglomération.

En lien avec le projet « Vélodyssée », le Conseil général des Pyrénées Atlantiques s'est engagé vers un plan d'actions pour promouvoir l'usage du vélo. Dans ce cadre, il est prévu de mettre en place 59 km d'itinéraires cyclables le long du littoral (intégrant la Véloroute n°1).

Le PLH

Enfin, l'agglomération Côte basque Adour, la Communauté de communes Nive Adour, la Communauté de communes du Seignaux et la Communauté de communes Sud Pays Basque disposent d'un PLH.

Le PDH

Le littoral basque est concerné par le plan départemental de l'habitat (PDH) des Pyrénées Atlantiques en cours de réalisation. Le PDH est un outil de cohérence entre les politiques de l'habitat conduites sur le département des Pyrénées Atlantiques. Il est élaboré pour 6 ans sous la co-maîtrise d'ouvrage de l'Etat et du Conseil général. Sa finalisation est prévue pour mars 2013.

Le PDH doit permettre de :

- disposer d'une connaissance commune en matière d'habitat
- définir un engagement commun
- de s'accorder sur des objectifs par territoire.

Il se fixe comme ambition de :

- Répondre aux enjeux actuels en matière de logements
- Anticiper les mutations futures
- Eviter de répéter demain les erreurs d'hier.

Les démarches de coopération transfrontalières

Le territoire connaît deux niveaux de coopérations transfrontalières à deux échelles différentes :

- Eurocité basque : elle est organisée sous la forme d'un GEIE, qui travaille depuis 1993 à l'élaboration d'une politique concertée d'aménagement commune. L'Eurocité basque Bayonne-Saint Sébastien s'étend de Bayonne à Saint Sébastien (600 000 habitants) sur 50 km le long de la

façade atlantique des Pyrénées, de part et d'autre de la Bidassoa.

L'objectif est d'impulser les projets et les relations de coopération transfrontalière dans des domaines aussi divers que la coopération technologique, l'aménagement du territoire, l'urbanisme et l'environnement, les infrastructures et le transport, la culture, le tourisme ou les services sociaux. L'Eurocité Bayonne – Saint Sébastien s'est dotée en 2000 d'un Livre Blanc. 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.

Suite à ce Livre Blanc, l'Agence transfrontalière a réalisé 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,
- de développer les transports publics urbains en particulier côté français,
- de doter l'aéroport de Biarritz-Parme d'un accès optimal (transport en commun),
- de requalifier le réseau viaire local 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.

- Le Consorcio Bidassoa-Txingudi. Cette structure de coopération regroupe les villes d'Irun, Hondarribia et Hendaye, formant une agglomération transfrontalière de 90 000 habitants. Elle a été créée en 1998 et mène des actions communes en matière d'éducation, de tourisme et culture, de développement économique et social et d'infrastructures. Après une période d'intense activité, cette coopération au sein de l'Eurocité basque a marqué le pas du fait d'une volonté politique moindre côté français. Ce ralentissement montre à quel point la dynamique d'un projet de territoire transfrontalier est dépendante de la volonté

politique de travailler et construire ensemble, au-delà des potentialités géographiques sur ce territoire.

- Le GECT (groupement européen de coopération transfrontalière) a été créé en 2011 entre la région Aquitaine et la communauté autonome du Pays Basque. Ce groupement étant d'échelle régionale il a été traité dans la partie 2. Toutefois on peut souligner le lancement d'une étude sur la mobilité transfrontalière en septembre 2012 dont l'objectif principal est de connaître la réalité des déplacements transfrontaliers sur le littoral (de Bayonne à Saint Sébastien).

Les démarches de contractualisation

Le contrat territorial, Pays Basque 2020, signé en 2008 par le pays du Pays Basque, le département, la région et l'Etat s'appuie sur 3 ambitions :

- promouvoir un développement durable du Pays Basque ;
- concrétiser la réciprocité territoriale ;
- développer une coopération transfrontalière ambitieuse.

La réflexion, engagée de façon participative, met la priorité sur 4 enjeux majeurs :

- le développement de l'économie et des compétences ;
- le renforcement du potentiel d'enseignement supérieur et de recherche ;
- l'avenir des infrastructures de transport et la gestion de la mobilité ;
- la cohérence des politiques sanitaires et sociales.

Pour autant, Pays Basque 2020 n'intègre pas de réflexion de développement et d'aménagement particulière au regard du projet GPSO. Les dernières démarches de réflexions stratégiques n'intègrent pas non plus le projet GPSO comme un élément majeur du développement du territoire. Pour autant, il n'est pas impossible que cette réflexion puisse se tenir dans l'avenir avec une mise en débat, d'autant que le contrat territorial devrait entrer en révision l'année prochaine.

Une étude de préfiguration d'un contrat d'axe ferroviaire sur la ligne Bayonne St Jean-pied-de-Port, est en cours. La Région Aquitaine, autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, s'est donnée pour objectif d'améliorer la desserte ferroviaire de ses territoires. Ainsi, le contrat de projets Etat Région comprend des

opérations de modernisation du réseau secondaire et participe au maintien des lignes ferroviaires à faible trafic, menacées de fermeture du fait de la détérioration des équipements.

Le regard se porte aujourd'hui sur la ligne Bayonne – Saint-Jean-Pied-de-Port qui longe le cours de la Nive. La section de la ligne entre Bayonne et Cambo-les-Bains a été modernisée par RFF en 2010 avec le soutien de la Région Aquitaine, dans le cadre du CPER. Les 35 km jusqu'à Saint-Jean-Pied-de-Port nécessitent également une régénération de la voie et des ouvrages pour éviter une fermeture de la ligne. Au vu de la situation, cette régénération a été inscrite, par avenant, au CPER 2007-2013.

Aussi, afin d'améliorer les liens entre la ligne et les territoires traversés, la Région Aquitaine se propose d'engager une démarche de contrat d'axe.

Cette démarche a pour but de définir les stratégies mettant en synergies les politiques de transport et de développement urbain. Elles engagent la Région et les autres collectivités territoriales pour une structuration et un renforcement coordonnés de l'offre ferroviaire associée à des politiques d'aménagement et de transport. A l'heure actuelle, le contrat est encore à l'état de projet et des études en cours, doivent préciser la nature du futur contrat.

• Les projets de développement et d'aménagement liés au GPSO

L'accueil de la LGV sur le littoral basque est un sujet polémique. Dès lors son intégration dans les stratégies territoriales est ralentie. Pour autant, on peut remarquer qu'aucun des projets d'aménagement en cours ne s'opposent clairement au projet. A quelques exceptions près, le territoire semble attendre et ne souhaite pas anticiper l'arrivée du projet. Le SCoT BSL devrait permettre de répondre dans un premier temps à certains effets potentiels de la LGV. Mais de façon générale l'incertitude sur les effets induits par le projet ne permet pas de porter un discours clair sur l'anticipation à avoir.

Pourtant, de l'autre côté de la frontière, la communauté autonome d'Euskadi, s'est saisie de la question de la grande vitesse et développe des projets d'aménagement.

Le y basque de la Communauté Autonome du Pays Basque :

Le Y basque est le nouveau réseau ferroviaire du Pays basque, qui permettra de relier les principales agglomérations basques à travers un moyen de transport rapide, moderne et durable. Il s'agit d'un

réseau mixte (transport de personnes et de marchandises). En plus, grâce à cette infrastructure le Pays basque s'intègre dans le réseau transeuropéen des lignes à grande vitesse, en brisant ainsi la barrière traditionnelle dressée avec l'Europe par la différence de largeur de voies.

Le nouveau réseau ferroviaire du Pays basque disposera de six gares. Grâce à leur caractère intermodal et leur localisation au centre des villes, elles seront accessibles de façon rapide pour le 65 % de la population basque.

Les gares se trouveront à Bilbao (Abando), Vitoria-Gasteiz (Parc d'Arriaga), Donostia-San Sebastián (Atotxa), Astigarraga, Irun et Ezkio-Itsaso.

Afin d'accueillir la grande vitesse, Irun, se lance dans un projet de pôle intermodal sur le site de la gare actuelle. Ce pôle verra converger les trains régionaux, urbains, grande vitesse ainsi que les autobus.

Le projet de métro Donostialdea :

Ce projet est initié et impulsé par le gouvernement basque, il s'inscrit en lien avec l'arrivée de la grande vitesse en Pays Basque espagnol et doit être réalisé pour 2017. Le projet vise à prolonger le réseau Euskotren actuel sur la ville de Saint Sébastien. Le train devient alors métro pour desservir plus finement la commune.

Dans un deuxième temps, il est prévu de prolonger le tracé jusqu'à Hondarribia. Des stations de métro et de nouvelles gares seront créées et les lignes actuelles Euskotren seront doublées afin d'assurer un cadencement toutes les 7,5 min.

3.10.3. Les pôles d'échanges

Le projet de gare de Bayonne est à l'heure actuelle le seul projet d'aménagement urbain qui tienne compte de l'arrivée de la grande vitesse sur le littoral basque. Située en cœur urbain dans le quartier Saint-Esprit en rive droite de l'Adour, la gare est insérée dans un quartier d'habitat dense et ancien de type R+2 à R+4 avec commerces en rez-de-chaussée. A l'ouest de la gare, un ensemble bâti mutable devrait être mobilisé.



Gare de Bayonne

La gare est reliée à l'hypercentre par le réseau urbain (Chronoplus) et les bus interurbains (réseaux 64 et 40). Les enjeux de mutation sont importants en lien avec l'évolution de la gare historique qui devrait devenir une gare «grande vitesse» dès 2020. Ce changement entraîne une évolution du quartier qui peut s'opérer grâce à la présence d'un potentiel foncier mutable de part et d'autre de l'Adour. Les réflexions urbaines sont couplées à des enjeux de desserte et de restructuration du réseau de transport avec la perspective de création d'un Pôle d'Echanges Multimodal. La gare de Bayonne deviendra la gare LGV du Pays Basque.

Ainsi, le futur projet de quartier autour de la gare (rive droite Adour) a fait l'objet d'un périmètre de DUP pour l'acquisition de terrains entre les ponts St Esprit et Grenet. Ce projet est néanmoins conditionné par les capacités de développement de la gare de Bayonne et de son plateau ferroviaire. Le projet de pôle d'échange multimodal doit permettre de développer les correspondances entre les différents services urbains (projet des 2 lignes de BHNS), interurbains et ferroviaires, de même qu'il doit permettre l'ouverture de la gare sur la ville. Les contraintes de site transforment la gare en un atout essentiel : offrir l'accès à la grande vitesse en cœur de ville et d'agglomération tout en étant situé fort opportunément au nœud d'une étoile ferroviaire à 5 branches. Ce positionnement est de nature à favoriser l'articulation entre les différentes offres ferrées (régionales, nationales et internationales) tout comme il doit permettre de diffuser les effets de la grande vitesse sur l'ensemble des territoires du pays basque avec une offre locale renforcée. Le projet dont l'objectif est de mener une opération centrée sur la création d'un pôle d'échange intermodal LGV pour 2016, associée à

une opération d'urbanisme d'environ 100 000 m² se décline en plusieurs étapes :

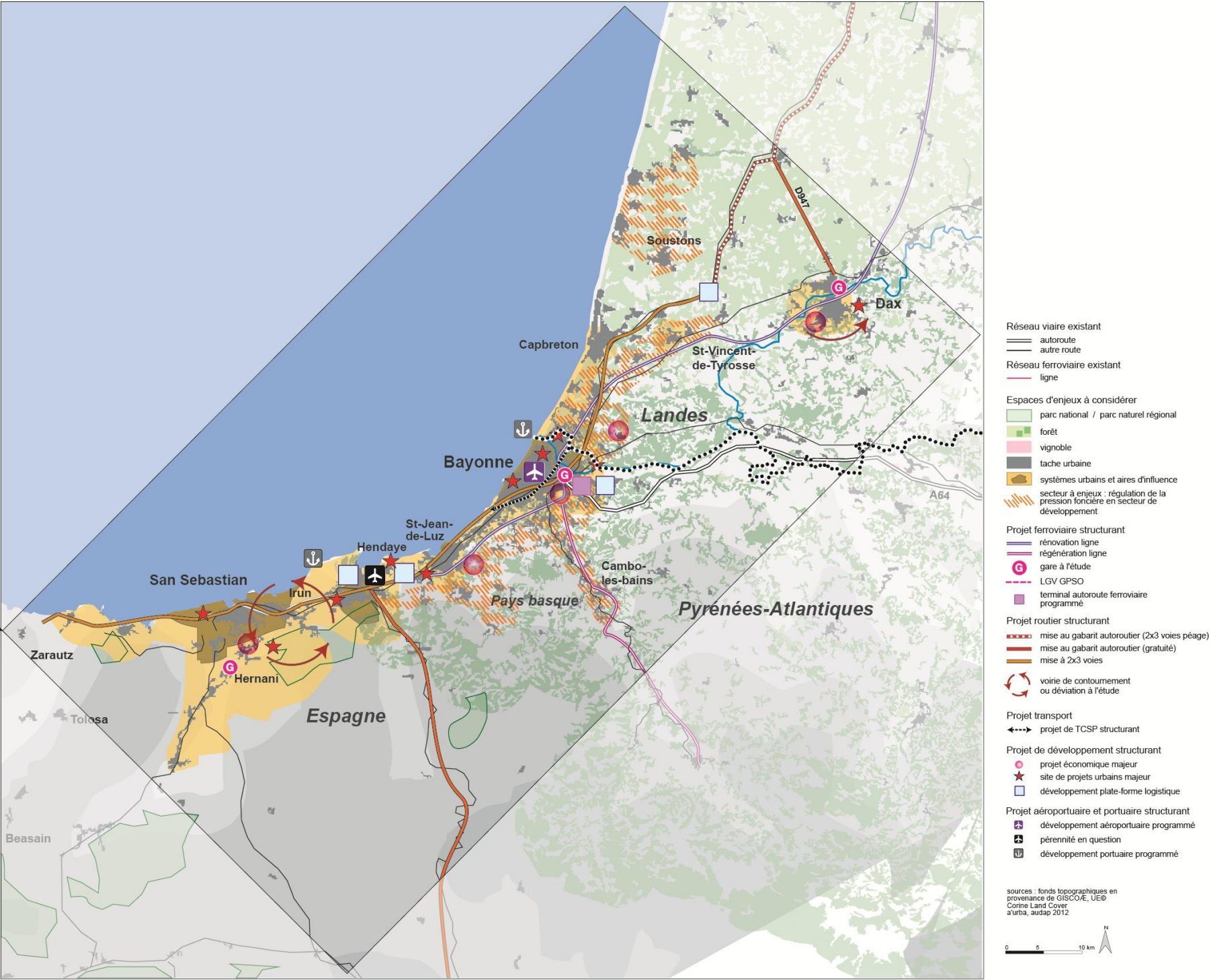
- maîtrise foncière avant de passer à la phase opérationnelle,
 - vérification des potentialités du plateau ferroviaire de la gare,
 - aménagement du pôle d'échange multimodal,
 - définition et réalisation d'un projet urbain le long de l'Adour.
- Le quai de Lesseps a déjà été requalifié en piste cyclable.

Sur la rive gauche de l'Adour, près du pont Grenet, un projet de logements, de tertiaire, de fonctions hôtelières et de commerces doit voir le jour, soit environ 39 000 m² de SHON dont 316 logements.

Principaux enjeux de l'espace de cohérence du littoral basque

- Porter une ambition européenne malgré une réalité transfrontalière limitée à assumer.
- Se positionner comme carrefour et non pas comme corridor.
- Aménager durablement le territoire pour gérer son attractivité multiple.
- Assurer un équilibre :
 - entre accueil touristique et développement local, et notamment en ce qui concerne les résidences secondaires,
 - entre économie productive et résidentielle
 - entre développement urbain et les pratiques agricoles, préserver les pratiques et les paysages agricoles patrimoniaux.
- Promouvoir un développement urbain sans atteinte environnementale, « Mieux connaître les sensibilités du territoire afin d'en tenir compte dans la programmation des aménagements » (SCoT BSL, diag). Mieux connaître la richesse environnementale pour en tirer parti en matière de développement économique.
- Développer une offre multimodale alternative à la voiture.

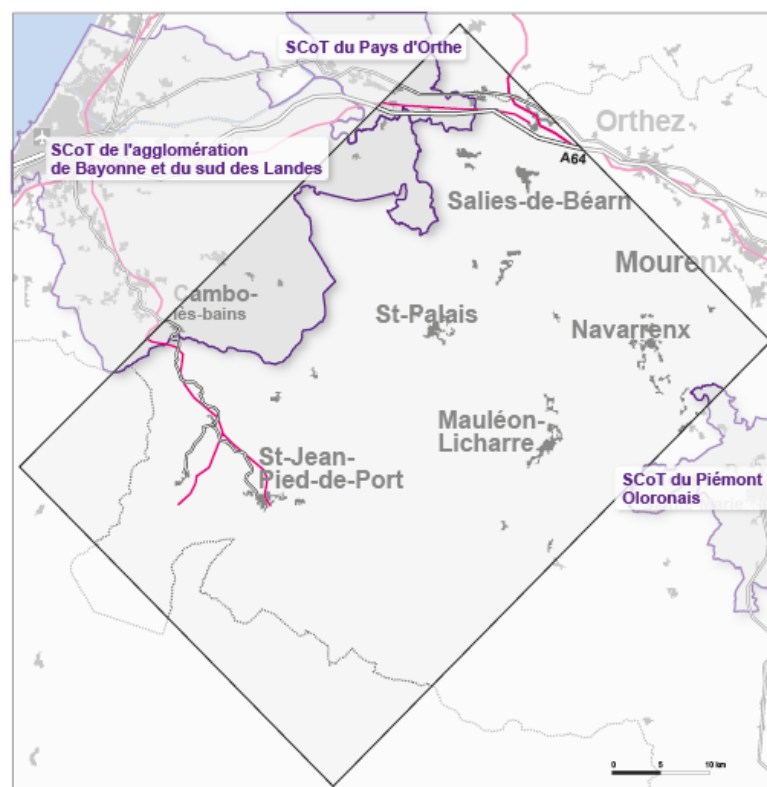
Etat des principaux projets de l'espace de cohérence du littoral Basque et Sud-Landes



Réalisation : AUDAP 2012

3.11. Espace de cohérence du Pays Basque intérieur

3.11.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence



Cette entité territoriale possède des liens forts avec l'espace de cohérence de l'agglomération littorale basque, pourtant elle fait l'objet d'un espace de cohérence à part entière du fait de leurs différences socio-économiques et de leurs différents impacts par le projet GPSO.

Bien que le territoire soit influencé par les agglomérations qui l'entourent (agglomération littorale mais aussi agglomération paloise) le Pays Basque intérieur s'organise autour de bassins de vie et possède son propre fonctionnement territorial.

Le Pays Basque intérieur est un vaste territoire essentiellement rural d'environ 60 000 habitants, dont les communes principales ne dépassent pas les 5 000 habitants.

Il est composé de deux provinces historiques, la Basse Navarre et la Soule, ainsi que de la partie intérieure de la province du Labour, et s'organise autour de quatre pôles principaux :

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

L'ensemble de cet espace est adossé aux contreforts des Pyrénées (altitude basse à moyenne) et se structure autour des principales vallées (Bidouze, Saison, Nive et Adour) sur lesquelles s'adossent les axes de circulation.

Le degré d'éloignement à la côte différencie le territoire : la Basse-Navarre est ainsi davantage en lien avec l'agglomération littorale, notamment du point de vue résidentiel. De nombreuses populations n'ont plus la possibilité de résider sur les espaces côtiers. Les échanges se font via Cambo-les-Bains pour le bassin de vie de Saint-Jean-Pied-de-Port, et l'A64 pour les autres territoires. On peut toutefois observer des liens entre le secteur de Saint-Palais et d'Orthez, mais d'une manière beaucoup moins forte qu'avec la côte. Seuls les territoires à l'Est (Soule) ont des liens avec le Béarn, au niveau d'Orthez et d'Oloron-Sainte-Marie.

Les échanges avec l'Espagne sont faibles, avec une seule route assez contraignante de par la topographie qui fait le lien entre St-Jean-Pied-de-Port et Pampelune.

• *Un territoire fortement influencé par le littoral basque*

Depuis 2000, en Basse Navarre, la population augmente doucement, tandis qu'en Soule la population continue de diminuer mais de moins de moins rapidement. L'enjeu principal en termes démographique devrait être le vieillissement de population, entraînant de nombreuses contraintes sociales (difficultés de déplacements...).

Certains espaces apparaissent aujourd'hui attractifs notamment au regard du prix du foncier et du différentiel par rapport aux prix de la côte. De plus, la bonne accessibilité et le cadre de vie finissent par convaincre de plus en plus de familles. Le renforcement et l'amélioration du confort des réseaux autoroutiers et routiers encouragent ce repli vers l'intérieur du Pays Basque.

Aujourd'hui la première frange intérieure voit aussi ses prix s'envoler et certains ménages s'éloignent de plus en plus de l'agglomération littorale pour pouvoir se loger. La dépendance à la

voiture reste très importante et les déplacements routiers augmentent. Le retournement du marché immobilier et les effets de la crise n'ont pas encore permis de changement.

Au niveau économique, la topographie limite l'ouverture de terrains à l'accueil de nouvelles entreprises. L'accessibilité, bien que relativement bonne, est également un facteur discriminant. L'espace, en dehors des espaces résidentiels, a donc essentiellement une vocation agricole.

Un grand nombre de communes de montagne ont des taux élevés de résidences secondaires, mais restent en deçà des niveaux de la côte.

• *Une activité économique dominée par l'agriculture*

Ce territoire est surtout marqué par la présence de l'agriculture, qui représente 27 % des emplois, soit cinq fois plus que la moyenne nationale. C'est un secteur dynamique qui compte environ 5 000 exploitations représentant 6 000 emplois. L'agriculture basque est basée sur de petites exploitations (26 ha en moyenne) à la production qualitative. L'élevage ovin et le pastoralisme associé dominent l'activité agricole et façonnent le paysage basque. La déprise agricole est moins importante qu'ailleurs, le Pays Basque est le deuxième territoire d'accueil annuel d'installations agricoles. Cette relative dynamique ne peut pas suffire et l'agriculture reste un secteur en souffrance, parent pauvre de tous les arbitrages.

Outre son importance économique, l'activité agricole est au cœur des paysages et du patrimoine qui caractérisent ce territoire. Les formes de construction traditionnelle, l'etxe (la maison traditionnelle) et l'organisation parcellaire particulière au Pays Basque, ont été fortement conditionnées par les pratiques agro-pastorales, et c'est surtout ces formes traditionnelles qui influencent l'organisation des nouvelles implantations sur le territoire.

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-les-Bains, Hasparren...). Toutefois, la possibilité d'un développement conséquent reste faible en dehors des communes proches de l'A64.

L'économie résidentielle et touristique devrait également jouer un rôle toujours plus fort.

- **Une armature territoriale à consolider**

Le Pays Basque intérieur est un territoire à dominante rurale parsemé de petits bourgs et de hameaux. Ce paysage caractéristique, subit deux types d'évolutions. D'une part, le développement de la périurbanisation et du mitage contribue à la banalisation des paysages et à l'augmentation de la consommation foncière. D'autre part, des centres bourgs perdent en dynamisme et attractivité. Un besoin de recentrage autour des bourgs existant semble nécessaire afin d'assurer une gestion économe des sols, un habitat diversifié, permettre le développement des équipements et des services et proposer des offres de mobilités publiques adaptées aux besoins. Concrètement c'est la mise en réseau des centralités du territoire qu'il s'agit de rendre lisible.

- **Un environnement naturel victime de son succès**

Vaste territoire relativement peu peuplé, le Pays Basque intérieur est doté d'une grande richesse écologique et paysagère. Caractérisé par des collines, des vallées et des montagnes de basse et de moyenne altitude, le territoire est généreusement pourvu en eau, avec un réseau hydrographique important composé de nombreux ruisseaux, rivières et milieux humides. Les cours d'eau et les zones humides du territoire sont souvent accompagnés par des boisements (en forme de talwegs et de fonds de vallées), et les massifs montagneux concentrent toute une mosaïque de milieux (landes, forêts, tourbières, milieux ouverts pastoraux...).

La présence importante (en nombre et en superficie) d'espaces remarquables reconnus au niveau national et international (Natura 2000, ZICO, ZNIEFF, loi Montagne) témoigne non seulement de la grande diversité écologique du territoire, mais également de la sensibilité de ces espaces face aux pressions humaines. Bien que les pratiques agro-pastorales aient pu coexister avec la faune et la flore sauvage depuis des décennies, ce sont les activités humaines récentes (et notamment l'essor de l'urbanisation) qui menacent les mêmes qualités environnementales qui caractérisent le territoire, tandis que la morphologie plus contraignante des espaces montagneux et collinéens limite l'urbanisation de ces zones. Pourtant la montagne basque fait l'objet d'études pour permettre sa préservation tout en évitant sa mise sous cloche et prévenir de la désertification, déjà bien amorcée par endroit. C'est surtout les espaces de plus en plus attractifs à l'Ouest du territoire qui subissent une urbanisation plus forte qui a tendance à modifier profondément les paysages. Ce nouvel enjeu est fort pour le maintien d'un cadre de vie (naturel et paysager) encore préservé.

- **Un réseau d'infrastructures de transports à exploiter**

Au regard de son faible poids démographique, l'accessibilité au territoire est relativement bonne. Elle repose sur un réseau routier départemental composé essentiellement d'axes nord/sud, avec notamment une voie routière confortable qui relie Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port. La partie nord du territoire est dotée de quelques axes départementaux est/ouest, mais l'A64 reste la voie structurante du territoire faisant du nord un passage obligé pour la plupart des déplacements est/ouest. C'est dans les déplacements au sud qu'on observe le plus de difficultés d'accès en raison de la chaîne des Pyrénées qui, bien qu'à des altitudes moyennes, reste une barrière naturelle importante contraignant les quelques possibilités de franchissements.

Une voie ferrée longe la route départementale sur une cinquantaine de kilomètres entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port. Actuellement desservi par un faible cadencement, le réseau ferroviaire du Pays Basque intérieur est doté d'une concentration relativement dense de petites gares, avec 9 arrêts possibles entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port. Des réflexions sont en cours pour la ligne ferroviaire Bayonne-St Jean-pied-de-Port, afin de réaliser un contrat d'axe. A terme, ce contrat pourrait redynamiser cette ligne et en faire un axe structurant du développement territorial coordonné avec le projet de LGV.

L'extrême est du territoire est doté d'une ligne ferroviaire reliant Pau à Oloron-Sainte-Marie, complétée par un service d'autocar qui amène les passagers jusqu'à Canfranc en Espagne. Il existe également un service régional d'autocars qui relie Dax et Mauléon-Licharre en passant par Salies-de-Béarn, mais avec un cadencement extrêmement faible.

Mis à part le réseau régional de train et d'autocar, la seule autre offre en transports en commun est le réseau départemental qui est en pleine restructuration de son offre interurbaine. Celle-ci s'appuie sur les lignes structurantes du territoire et sur la rationalisation de l'offre. Elle va constituer une réponse pour les liaisons entre les principaux bassins de vie du Pays Basque intérieur et l'agglomération littorale. Pour les autres déplacements, le développement du transport à la demande doit permettre de satisfaire d'autres besoins.

3.11.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

Cet espace de cohérence est structuré par les Communautés de communes du Pays d'Hasparren, de Soule-Xiberoa, de Garazi Baigorri, d'Iholdy, d'Amikuze et de Bidache. Globalement, ces collectivités portent aujourd'hui peu d'intérêt à la LGV.

Ces structures ont des compétences reflétant une première étape de l'intercommunalité, l'ambition territoriale des EPCI est encore limitée.

La compétence transport-déplacements n'est pas intégrée et reste une compétence départementale. La position des acteurs est peu lisible sur le sujet.

- **Stratégies et planification**

Transports interurbains départementaux :

Le nouveau plan de déplacements interurbains du Conseil général est en cours de réalisation. Il devrait faire du pôle d'échange intermodal de Bayonne, le point de départ bayonnais des lignes de cars départementales.

Contrat territorial Pays Basque 2020 :

Le contrat territorial signé en 2008, associant le Pays Basque, le Département des Pyrénées Atlantiques, la Région et l'Etat, s'appuie sur 3 ambitions :

- promouvoir un développement durable du Pays Basque
- concrétiser la réciprocité territoriale
- développer une coopération transfrontalière ambitieuse.

La réflexion, engagée de façon participative, met la priorité sur quatre enjeux majeurs :

- le développement de l'économie et des compétences
- le renforcement du potentiel d'enseignement supérieur et de recherche
- l'avenir des infrastructures de transport et la gestion de la mobilité
- la cohérence des politiques sanitaires et sociales.

Pour autant, Pays Basque 2020 n'intègre pas de réflexion de développement et d'aménagement particulière au regard du projet GPSO. Les dernières démarches de réflexions stratégiques

n'intègrent pas non plus le projet GPSO comme un élément majeur du développement du territoire. Pour autant, il n'est pas impossible que cette réflexion puisse se tenir dans l'avenir avec une mise en débat, d'autant que le contrat territorial devrait entrer en révision l'année prochaine.

La démarche prospective (a)ménageons le Pays Basque :

L'opération (a)ménageons le Pays Basque a été officiellement lancée en avril 2009.

Une première phase s'est alors déroulée jusqu'à la fin de l'année 2009, afin de mettre à plat l'ensemble des enjeux d'aménagement au travers notamment de réunions d'un groupe prospectif et de séminaires avec des experts.

Fin août 2009, un appel à projet est lancé afin de faire travailler trois cabinets spécialisés dans l'urbanisme, l'aménagement du territoire et la prospective. L'objectif était de recueillir des idées innovantes et cohérentes par rapport aux réalités du territoire, d'explorer les enjeux spécifiques suscités par la transition vers un développement durable du territoire et de sensibiliser les décideurs à l'importance d'agir aujourd'hui pour demain. Les analyses des 3 cabinets ouvrent un grand nombre de perspectives susceptibles de nourrir une vraie stratégie territoriale à construire avec l'ensemble des décideurs locaux.

Après le temps des scénarios et des propositions, la troisième et dernière phase d'(a)ménageons le Pays Basque visent donc à l'élaboration d'un référentiel partagé pour accompagner au quotidien les démarches locales d'aménagement.

Les propositions d'un cabinet ont particulièrement intéressé un grand nombre de participants à la démarche car il a su dessiner les premiers contours de ce que pourrait être ce référentiel exprimé sous la forme de "pactes".

Ce document a été mis en débat à l'automne 2012 en vue d'une adoption finale par le Conseil des élus en décembre 2012.

Etude de préfiguration d'un contrat d'axe ferroviaire sur la ligne Bayonne St Jean-pied-de-Port, démarche en cours :

La Région Aquitaine, autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, s'est donnée pour objectif d'améliorer la desserte ferroviaire de ses territoires. Ainsi, le contrat de projet Etat Région comprend des opérations de modernisation du réseau secondaire

et participe au maintien des lignes ferroviaires à faible trafic, menacées de fermeture du fait de la détérioration des équipements. Le regard se porte aujourd'hui sur la ligne Bayonne – Saint-Jean-Pied-de-Port qui longe le cours de la Nive. La section de la ligne entre Bayonne et Cambo-les-Bains a été modernisée par RFF en 2010 avec le soutien de la Région Aquitaine, dans le cadre du CPER. Les 35 km jusqu'à Saint-Jean-Pied-de-Port nécessitent également une régénération de la voie et des ouvrages pour éviter une fermeture de la ligne. Au vu de la situation, cette régénération a été inscrite, par avenant, au CPER 2007-2013.

Aussi, afin d'améliorer les liens entre la ligne et les territoires traversés, la Région Aquitaine se propose d'engager une démarche de contrat d'axe.

Cette démarche a pour but de définir les stratégies mettant en synergies les politiques de transport et de développement urbain. Elles engagent la Région et les autres collectivités territoriales pour une structuration et un renforcement coordonnés de l'offre ferroviaire associée à des politiques d'aménagement et de transport. A l'heure actuelle, le contrat est encore à l'état de projet et des études en cours, doivent préciser la nature du futur contrat.

Le plan départemental de l'habitat, en cours de réalisation :

L'espace de cohérence de l'intérieur du Pays Basque n'est pas couvert en PLH. Pour autant il est concerné par le plan départemental de l'habitat (PDH) en cours de réalisation. Le PDH est un outil de cohérence entre les politiques de l'habitat conduites sur le département des Pyrénées Atlantiques. Il est élaboré pour 6 ans sous la co-maîtrise d'ouvrage de l'Etat et du Conseil Général. Sa finalisation est prévue pour mars 2013.

Le PDH doit permettre de :

- disposer d'une connaissance commune en matière d'habitat
- définir un engagement commun
- de s'accorder sur des objectifs par territoire.

Il se fixe comme ambition de :

- répondre aux enjeux actuels en matière de logements
- anticiper les mutations futures
- éviter de répéter demain les erreurs d'hier.

Documents de planification :

Le territoire n'est pas doté de démarches de planification de type SCoT. Pour autant, les problèmes de pression urbaine et foncière en lien avec le littoral ainsi que les enjeux de desserte du territoire ont clairement été identifiés.

Le Syndicat mixte de Basse-Navarre, représentant les communautés de communes d'Amikuze, Iholdy et Garazi-Baïgorri, a réalisé un travail d'analyse territoriale permettant de déboucher sur des orientations en matière d'habitat, d'économie, d'accessibilité dans le cadre d'un projet de territoire pour la Basse-Navarre. La portée de ce schéma est aujourd'hui très limitée.

• Les projets de développement et d'aménagement liés au GPSO

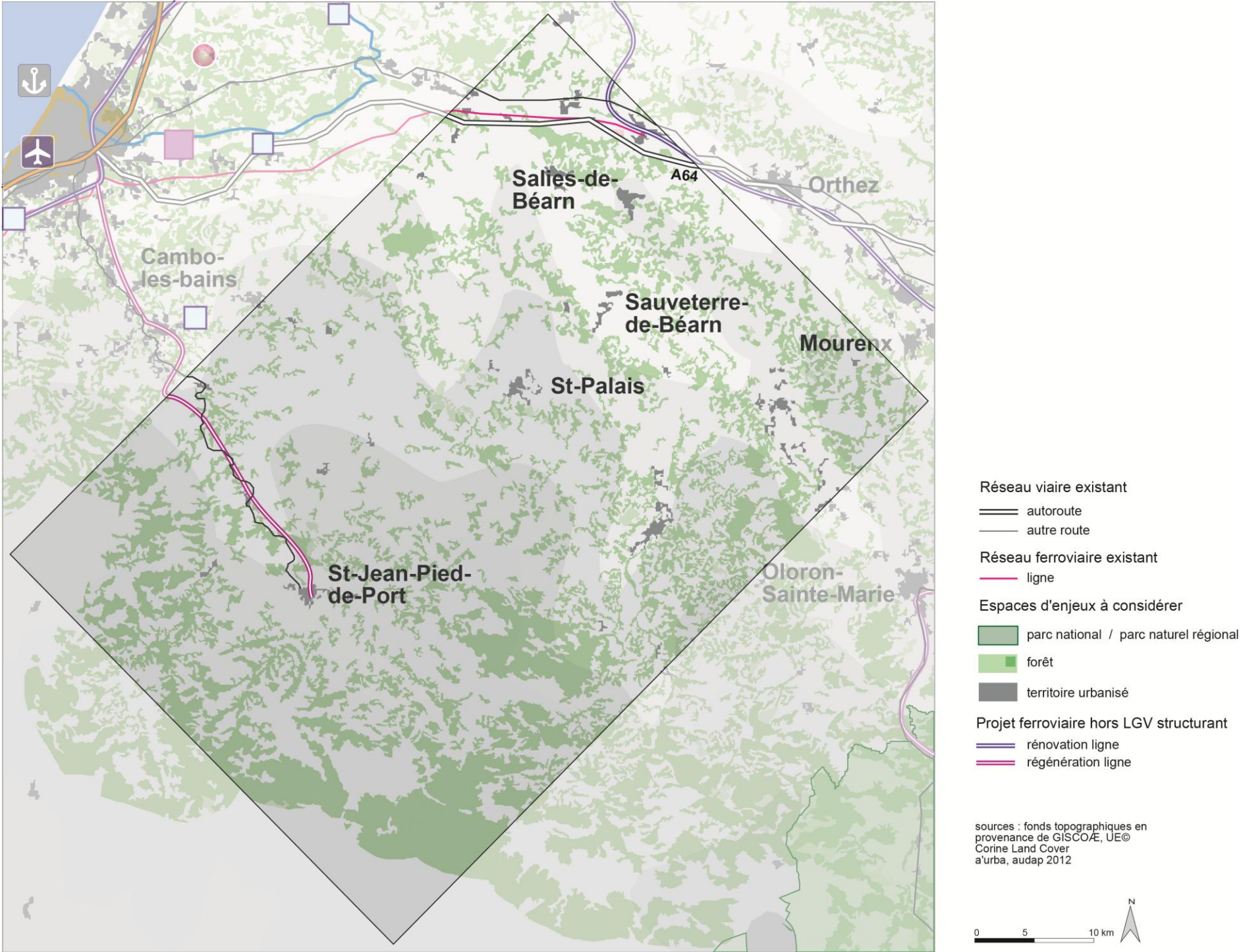
A l'heure actuelle, les principaux projets d'aménagements se font à l'échelle communale et concernent essentiellement l'élaboration ou la révision des PLU ou des cartes communales. Pour le moment, cet espace de cohérence n'est pas doté de PLH.

Les acteurs locaux s'interrogent principalement sur l'accessibilité de la gare de Bayonne depuis l'intérieur du Pays Basque et comment l'offre de mobilité peut contribuer à une meilleure desserte de la gare.

Principaux enjeux de l'espace de cohérence de l'intérieur du Pays Basque

- Accueillir de nouvelles populations dans les meilleures conditions (protéger les espaces agricoles, maîtriser le prix du foncier, créer des bassins de vie et non seulement des communes-dortoir).
- Soutenir les pratiques agricoles et diversifier les activités économiques dans le respect de l'environnement.
- Recentrer le développement autour des centralités existantes.
- Protéger les espaces naturels d'un étalement urbain peu maîtrisé.
- Améliorer l'accessibilité vers le Sud et réduire la dépendance à la voiture.

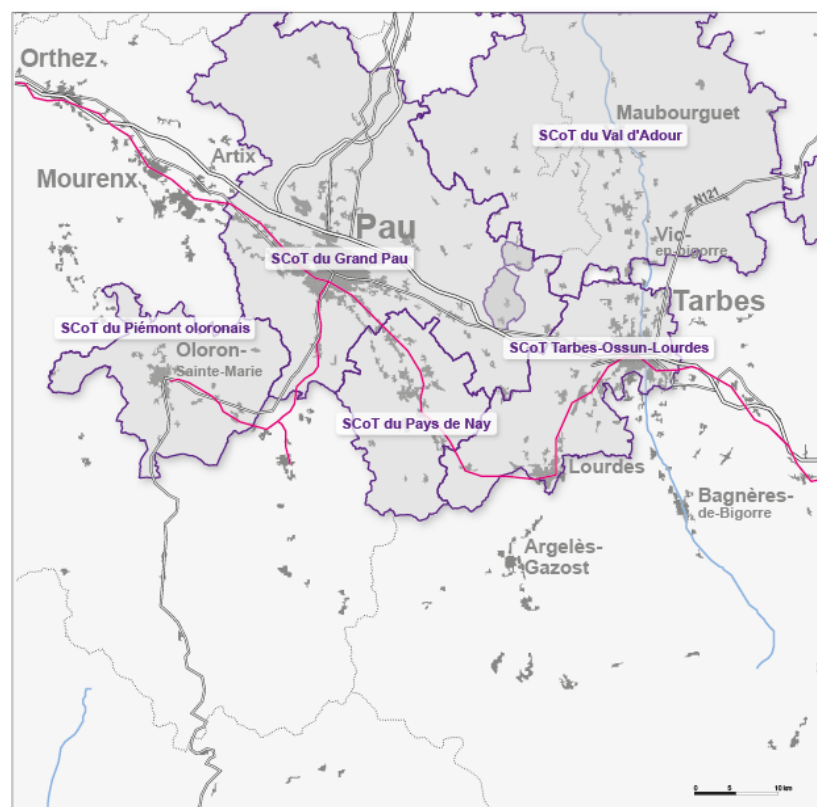
Etat des principaux projets de l'espace de cohérence du Pays Basque intérieur



Réalisation : AUDAP 2012

3.12. Espace de cohérence de Pau – Béarn et Bigorre

L'espace de cohérence Béarn/Bigorre n'est pas inscrit dans le GPSO en tant que tel mais il constitue un territoire à enjeu majeur en matière de développement et d'aménagement au regard de son poids tant économique que démographique. Il est concerné par les réflexions sur la connexion rapide avec Bordeaux et par l'arrivée de la grande vitesse sur le littoral Basque, notamment en termes d'accessibilité à la gare.



3.12.1. Profil général et enjeux de l'espace de cohérence

A cheval sur deux départements et deux régions, le vaste territoire de Pau-Béarn et Bigorre est organisé autour de trois centralités principales. L'agglomération paloise, la plus grande des trois, exerce une forte influence sur l'Ouest du territoire. L'est du territoire est structuré dans une moindre mesure autour de Tarbes, préfecture des Hautes-Pyrénées, et le centre touristique culturel de Lourdes.

Historiquement, des bassins de vie relativement dissociés, les agglomérations du territoire avancent peu à peu vers une interrelation plus marquée. D'abord renforcé par une accessibilité améliorée grâce à la mise en service de l'A64, la coopération intercommunale a été récemment accentuée par le GPSO. Le projet a révélé les intérêts communs aux différents pôles du territoire, et les acteurs locaux ont été réunis en faveur d'une desserte LGV Béarn-Bigorre. Pourtant, à l'heure actuelle cette desserte reste toujours à l'étude avec le principe d'un shunt à Dax ou à Mont-de-Marsan.

Cette incertitude vis-à-vis du GPSO reste un point d'inquiétude pour ce territoire, notamment au vu de sa situation stratégique assez fragile. Sur l'axe Nord-Sud, le territoire prend un caractère de « cul-de-sac » en raison de faibles franchissements (routier comme ferroviaire) des Pyrénées au sud. Sur l'axe Est-Ouest, à mi-chemin entre Toulouse et Bayonne, le territoire se trouve parfois dans l'ombre de ces agglomérations et de leur forte attractivité. L'A.64 et l'A.65 constituent les axes routiers majeurs, de connexion Nord-Sud et Est-Ouest.

• Les dynamiques démographiques

Il existe des disparités démographiques importantes sur le territoire. Les taux de croissance démographique (actuelle et prévisionnelle) de Pau-Béarn et Bigorre se situent loin derrière ceux des grandes agglomérations avoisinantes, telles que Bordeaux, Toulouse et Bayonne. Les disparités démographiques sont également importantes à l'intérieur de cet espace de cohérence de 410 000 habitants. Seule l'agglomération paloise connaît une population croissante (bien que faible à environ +2 %), tandis que le territoire de la Bigorre et les vallées du sud voient leur population stagner, voire diminuer.

Bien que le cœur de l'agglomération paloise rayonne essentiellement sur les parties ouest, son influence est toutefois ressentie sur l'ensemble du territoire. Dotée d'une grande offre en équipements et en services, Pau a un rôle croissant dans les autres principaux bassins de vie tels que Lacq, Orthez, Oloron-Sainte-Marie et Nay.

Malgré un rayonnement moins étendu, l'agglomération de Tarbes, située à 50 km de Pau, a un effet structurant sur les parties nord et sud-est du territoire. Au sud de Tarbes, la ville célèbre de Lourdes profite d'une certaine indépendance, et, comme Tarbes, exerce une influence non négligeable sur les vallées des Hautes-Pyrénées.

A l'échelle départementale, les Hautes Pyrénées estiment que la démographie va bouleverser leur territoire, et qu'une mobilisation immédiate est nécessaire afin de faire face aux pronostics peu prometteurs. En effet, à l'horizon 2030-2040 l'évolution tendancielle prévoit une baisse de la population, ainsi que moins d'un actif pour deux habitants, avec la moitié de la population composée de personnes retraitées et de jeunes.

• Un développement économique concentré sur l'Ouest du territoire

L'agglomération paloise est le pôle économique principal de cet espace de cohérence. Grâce à sa situation géographique attractive et un sous-sol riche en matières premières (le pétrole et le gaz), le territoire a su développer des secteurs spécialisés à haute valeur ajoutée, tels que la pétrochimie et l'aéronautique. Avec un développement économique relativement stable à l'heure actuelle, le territoire bénéficie également des secteurs résidentiels, touristiques et agricoles. Il est doté d'une grande offre d'infrastructures universitaires en réseau (Université de Pau et des Pays de l'Adour qui participe par exemple au centre universitaire Tarbes Pyrénées lui-même rattaché à l'université de Toulouse). L'offre en équipements culturels est également importante (le Zénith, le Palais Beaumont) ainsi qu'en équipements sportifs (le Palais des sports et le Stade d'eaux-vives).

L'influence de Pau se fait d'autant plus ressentir sur certaines communes limitrophes qu'elles ont dû subir la fermeture de certaines activités et services sur leur territoire pour les voir se recentrer sur l'agglomération paloise.

L'importance des activités pétrochimiques a renforcé le développement à l'Ouest du territoire. Les communes telles que Lacq, Mourenx et Artix maintiennent une certaine indépendance malgré leur proximité à l'agglomération paloise. Pourtant, ces territoires doivent aujourd'hui faire face à de nombreuses incertitudes liées à la raréfaction des ressources naturelles. Bien que certains sites fassent l'objet d'une reconversion, il y a également plusieurs fermetures d'entreprises programmées pour les années à venir.

L'agglomération de Tarbes n'est pas aussi attractive que son voisin à l'ouest, et sa situation démographique stagne. Toutefois, l'économie bénéficie d'un certain renouveau avec une légère hausse des emplois et une baisse du taux de chômage depuis les années 2000. Une part importante des emplois est composée d'emplois qualifiés à très qualifiés, et ceci grâce aux fonctions

administratives de la ville de Tarbes, mais aussi à l'installation de plusieurs sites universitaires et de grandes entreprises liées aux filières aéronautique et ferroviaire. En effet, de nombreuses entreprises installées dans les agglomérations de Pau et de Tarbes sont membres de l'Aerospace Valley, un pôle de compétitivité interrégional qui a son siège à Toulouse. Il est à noter que Tarbes accueille le 35^e régiment d'artillerie parachutiste, représentant plus de 1000 effectifs.

Située à une vingtaine de kilomètres de Tarbes, la ville de Lourdes connaît un fonctionnement propre grâce à une forte attractivité touristique qui rayonne à l'échelle internationale. L'essentiel de l'économie de la ville dépend directement des activités touristiques liées aux pèlerinages, avec près de 6 millions de visiteurs par an.

- **Une secteur touristique non négligeable**

La proximité des Pyrénées joue un rôle majeur sur l'attractivité du territoire. En effet, Pau, Tarbes et Lourdes se situent sur les routes empruntées par des millions de touristes qui fréquentent les stations de ski en hiver, ainsi que les autres sites exceptionnels de la chaîne pyrénéenne, comme Gavarnie, le Pont d'Espagne et le Parc National des Pyrénées.

En plus des Pyrénées, le territoire profite d'une offre touristique diversifiée. Il y a notamment les lieux de pèlerinage très fréquentés de Lourdes, mais aussi, le thermalisme, les vignobles du Jurançon, le centre historique et le Boulevard des Pyrénées de Pau, le Stade d'eaux vives de l'agglomération paloise, les grands cols, le passage régulier du Tour de France et l'organisation du Grand Prix automobile. La marque territoriale Pau Porte des Pyrénées a en outre pour ambition de positionner le territoire en termes de développement et de lisibilité touristique.

- **Une forte présence des espaces agricoles**

Les espaces agricoles prédominent en plaine et sur les parties nord du territoire. Les activités agricoles, tournées essentiellement vers une agriculture céréalière intensive, constituent l'un des piliers économiques du territoire. D'autres formes de productions sont également présentes, telles que l'élevage bovin, ovin et porcin, les maraîchages et la viticulture (et notamment les vins AOC de Jurançon).

Au sud du territoire et notamment en zone de montagne, les espaces agricoles liés aux activités agro-pastorales portent une forte valeur économique, paysagère et patrimoniale.

- **Une grande qualité environnementale**

Doté d'un maillage hydrographique particulièrement dense, le territoire a une sensibilité environnementale forte, et notamment en plaine le long des cours d'eau. La qualité des espaces naturels situés dans les vallées et sur les coteaux des gaves et de l'Adour est mise en évidence à travers la grande présence de sites Natura 2000 et de ZNIEFF de types 1 et 2.

Les Pyrénées sont également dotées d'un grand nombre de mesures de protection, avec non seulement les sites Natura 2000 et les ZNIEFF, mais aussi la Loi Montagne et le Parc national des Pyrénées, qui protègent non seulement la biodiversité des massifs, mais aussi les paysages, le patrimoine et les traditions agro-pastorales.

Les espaces forestiers, composés essentiellement de forêts de feuillus ou de forêts mélangées, sont nombreux sur le territoire, avec une présence qui s'intensifie en allant au sud, vers les Pyrénées. Il existe de nombreuses forêts protégées en raison de leur fort intérêt biologique, mais aussi pour leur valeur patrimoniale et paysagère, et en tant que lieux de loisirs.

A noter les spécificités du bassin de Lacq, liées aux activités industrielles établies depuis longtemps sur le territoire. En effet, 14 communes situées à proximité de Lacq sont soumises aux contraintes réglementaires issues d'une dizaine de sites chimiques classés SEVESO 2. Le risque majeur posé par ces sites est le risque toxique compte tenu du stockage et de la manipulation des produits dangereux, mais ils présentent également le risque toxique dû à la propagation dans l'air, l'eau ou le sol, le risque d'explosion et le risque d'incendie.

Les aspects environnementaux sont bien pris en compte dans les SCoT, avec de nombreux enjeux partagés par l'ensemble des territoires, tels que le besoin de protéger les espaces naturels et agricoles face à un étalement urbain démesuré. Les documents soulignent également l'importance des paysages et du patrimoine dans le maintien de l'identité locale. Les enjeux liés à la qualité de l'eau sont également importants.

- **Une accessibilité moyenne**

L'espace de cohérence Pau-Béarn et Bigorre est pourvu d'une accessibilité globalement moyenne, avec un faible service en transports en commun qui rend la voiture indispensable sur une grande partie du territoire.

En termes d'accessibilité routière, les grandes agglomérations du territoire sont relativement bien desservies sur l'axe Est-Ouest via l'A64 qui relie les agglomérations d'Orthez, de Pau et de Tarbes entre eux, et vers les agglomérations de Bayonne et de Toulouse. L'A64 reste relativement accessible pour la ville de Lourdes, située à une quinzaine de kilomètres du premier échangeur.

L'accessibilité vers l'agglomération paloise depuis le Nord de la France a été nettement améliorée grâce à l'ouverture de l'A65 qui relie Pau et Bordeaux via Langon et Mont-de-Marsan. Le projet autoroutier entre Pau et Oloron-Sainte-Marie a été abandonné en 2008, afin de tenir compte des orientations du Grenelle de l'Environnement. Toutefois, un projet de liaison départementale est à l'étude afin de mieux relier Oloron Sainte Marie à l'autoroute A64. Les parties montagneuses du sud du territoire restent peu accessibles, avec un maillage relativement faible en axes nord-sud, est-ouest. La poignée d'axes routiers qui desservent les stations de ski et l'Espagne peuvent être saturés en weekend et en période de vacances, ou même impraticables en hiver pour des raisons météorologiques.

Le territoire souffre également d'une mauvaise accessibilité au niveau ferroviaire avec seulement une ligne qui relie les grandes agglomérations entre elles sur un axe Est-Ouest, et vers Toulouse et Bayonne. Située en contre-bas de la ville, la gare de Pau compte parmi les plus grandes gares d'Aquitaine. Elle est la plus importante gare de cet espace de cohérence. Les villes de Tarbes et de Lourdes sont également dotées de gares, tout comme de nombreuses petites communes telles qu'Artix, Tournay, Lannemezan et Saint Gaudens. Toutefois, le service ferroviaire dans son ensemble reste insuffisant à cause d'une faible fréquence entre les grandes agglomérations, mais aussi des temps de parcours relativement importants, liés à la fois à la voie qui est inadaptée aux LGV et à la forte concentration de petites gares à l'Ouest et à l'Est de Tarbes et de Pau.

Sur l'axe nord-sud, le niveau de service reste très faible. Les passagers en provenance de Pau et à destination de Bordeaux sont souvent obligés de changer de train à la gare de Dax. Les seules gares situées au sud du territoire sont celles d'Oloron-Sainte-Marie et de Tarbes, à pas moins de 30 kilomètres des stations de ski.

Oloron-Sainte-Marie possède une desserte spécifique vers Pau, ce qui oblige les passagers à changer de train au moins une fois pour aller vers Bordeaux ou Toulouse.

Afin d'améliorer l'accessibilité ferroviaire vers le sud et le transport de fret, la région Aquitaine envisage, avec le soutien de la Communauté Autonome d'Aragón, la réouverture de la liaison ferroviaire entre Oloron Sainte Marie et la ville espagnole de Canfranc et permettre, ainsi, de relier Pau et Saragosse. Des études relatives à ce projet de réouverture sont actuellement menées dans le cadre d'un accord international associant les états français et espagnols.

Au niveau aérien, le territoire est doté de deux aéroports internationaux. L'aéroport Pau-Pyrénées se situe à 7 km au nord du centre-ville et de la gare SNCF de Pau. Il est le 3^{ème} aéroport en Aquitaine, avec plus de 640 000 passagers enregistrés en 2011, un taux de fréquentation qui est en baisse depuis 2009.

L'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées, situé à 15 minutes de la gare SNCF de Tarbes, est le deuxième aéroport de Midi-Pyrénées avec plus de 450 000 passagers enregistrés en 2011. L'aéroport offre des services réguliers vers 8 destinations européennes, et accueille également un important trafic charter « touristico-religieux » international pour le pèlerinage de Lourdes.

Situé à moins d'une heure des autres, il existe une forte concurrence entre ces deux aéroports, amenant certains à s'interroger sur l'utilité de deux aéroports internationaux sur le même territoire.

Les territoires de Pau, Tarbes et Lourdes sont dotés d'un service régulier de transport collectif. Les 19 lignes du réseau de bus IDELIS desservent environ 31 000 usagers par jour sur 22 communes, dont les 14 communes de l'Agglomération de Pau. IDELIS offre également un système d'auto-partage, avec 15 voitures sur 7 stations, et de vélo-partage, avec plus de 200 vélos repartis sur les 20 stations de l'agglomération. La gare de Pau est directement desservie par plusieurs lignes de bus, ainsi que par le funiculaire et les services d'auto-partage et de vélo-partage.

Les 12 communes du Grand Tarbes sont desservies par le réseau de bus Alezan, qui compte près de 2,4 millions de passagers par an sur ces 14 lignes de service. Il faut noter que la ville de Lourdes est également dotée d'un service de transport urbain à la demande assuré toute l'année de 9h à 17h.

3.12.2. Les stratégies et grands projets dans la perspective de l'accueil de la LGV

• Les stratégies et la planification

Ces territoires sont réunis du fait de leur proximité géographique, mais la coopération interterritoriale est quasi inexistante. Dotées de dynamiques territoriales différentes les collectivités partagent toutefois certains enjeux majeurs, tels que l'accessibilité à l'échelle intercommunale mais aussi vers les grands pôles régionaux et nationaux (Bordeaux, Toulouse, Paris...) ainsi que vers le territoire espagnol.

Le périmètre du **SCoT du Grand Pau** regroupe 8 EPCI (dont la Communauté d'agglomération Pau Pyrénées) et 3 communes enclavées des Hautes Pyrénées pour représenter un total de 126 communes et plus de 223 000 habitants. En cours d'élaboration, son approbation est prévue en 2014, le projet de SCoT (*tel que cité dans l'avant-Projet d'aménagement et de développement durables, avril 2012*) est construit autour de trois défis particuliers pour le territoire, à son stade il exprime 3 défis...

- Le défi d'un territoire qui pour maintenir son **attractivité** doit aussi se réinventer. La réponse à ce défi se trouve dans trois objectifs principaux :
 - Répondre à des enjeux supra-locaux pour accroître sa visibilité et maintenir la compétitivité de ses acteurs économiques (améliorer l'accessibilité, chercher des nouvelles échelles de réflexion...);
 - Répondre à des enjeux de développement pour garantir l'emploi et les ressources nécessaires à ses politiques publiques (conforter filières économiques existantes, encourager les filières émergentes, soutenir le secteur agricole...);
 - Répondre à des enjeux d'aménagement pour améliorer sa lisibilité territoriale (organiser et structurer son développement territorial, préserver les paysages, les espaces naturels et les terres agricoles...);
- Le défi d'un territoire sollicité qui doit mieux **organiser et maîtriser son aménagement**. Plusieurs réponses sont proposées face à ce défi :
 - Etablir une politique du logement plus qualitative, et qui offre aux populations et aux entreprises les équipements, les services, les espaces de loisir (...) adéquats,

- Mettre en place une politique économique qui réponde aux exigences sociales et entrepreneuriales,
- Intégrer la politique de mobilité dans la politique d'urbanisme,
- Encourager la cohésion sociale et les pratiques durables...

- Le défi d'un territoire en mouvement qui doit prôner **un développement plus économe**. Afin d'inverser l'essor de l'étalement urbain, le territoire vise à :
 - Protéger les espaces ouverts (agricoles, naturels et forestiers) comme infrastructure de la trame verte et bleue,
 - Promouvoir un modèle de développement moins énergivore et moins polluant.

La Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées, située au cœur du périmètre du SCoT de Grand Pau, regroupe 14 communes et plus de 150 000 habitants. L'agglomération travaille actuellement avec les territoires voisins afin de réviser son **Plan de Déplacements Urbains**, et notamment en visant le développement de nouvelles lignes de bus vers des territoires limitrophes. L'ancien PDU, qui a été approuvé en 2004 pour une durée de 15 ans, a eu un impact assez positif sur les déplacements du territoire, et notamment au regard des objectifs principaux exprimés dans le document de 2004 :

- Sécuriser les entrées de villes et mieux utiliser l'offre de stationnement ;
- Encourager l'usage du vélo (de vastes bandes de bandes cyclables ont été aménagées et 220 vélos sont accessibles à travers un service de vélos en libre-service) ;
- Moderniser le réseau de transport collectifs urbains ;
- Connecter les transports collectifs entre eux, et notamment en aménageant un pôle d'échanges autour de la Gare SNCF (à l'heure actuelle le pôle d'échange n'a pas encore été réalisé mais la gare est bien desservie par le réseau de transport urbain) ;
- Créer des sites réservés aux transports collectifs (le territoire est aujourd'hui doté de plus de 35 kilomètres de couloirs bus et voies réservées) ;
- Créer des parcs relais entre les automobiles et les transports publics.

Le **SCoT Tarbes-Ossun-Lourdes (TOL)** regroupe 3 EPCI (la CC du Canton d'Ossun, la CC du Pays de Lourdes et le Grand Tarbes) et 4 communes indépendantes, et compte près de 113 000 habitants. Les axes principaux du PADD, arrêté en 2010, sont :

- Organiser durablement le système de déplacements (moyens alternatifs, limitation de la circulation motorisée, maîtrise des nuisances...) et d'élaborer un PDU à l'échelle du SCoT cohérent avec les orientations du PDU Grand Tarbes ;
- Maîtriser le développement urbain en assurant une gestion rationnelle de l'espace (maîtriser l'étalement urbain, renforcer le renouvellement urbain et notamment en centre-ville, mettre en place la veille foncière...) ;
- Permettre un développement économique diversifié à travers la mise en place d'une stratégie cohérente, la valorisation des zones d'activité et de l'aéroport, le développement du secteur de recherche et de formation, soutenir l'activité agricole, promouvoir le développement touristique... ;
- Développer une offre qualitative et diversifiée de l'habitat ;
- Renforcer les équipements et assurer une répartition équilibrée sur le territoire ;
- Accroître l'attractivité du territoire en valorisant le capital naturel, en maintenant le caractère rural de certaines communes, en prenant mieux en compte les risques... ;
- Assurer un meilleur positionnement géopolitique du territoire

Une stratégie territoriale en matière des transports collectifs ferroviaires est présentée dans le **Document d'orientations générales du SCoT Tarbes Ossun Lourdes** :

- Le développement de l'offre en liaisons ferroviaires sera recherché en partenariat avec l'autorité organisatrice des transports compétente. En particulier, il s'agira de développer la desserte des principaux pôles urbains du territoire et les liaisons avec les territoires voisins tant vers Pau que vers Lannemezan/Toulouse et Bagnères-de-Bigorre ;
- La possibilité d'extension du service sur la voie ferrée vers Aire-sur-l'Adour sera conservée ;

Des orientations complémentaires pour les espaces de développement urbain sont également précisées (*cf. Pôles d'échanges*).

Le **Plan de déplacements urbains de la Communauté d'agglomération du Grand Tarbes** a été approuvé en 2007 et pour une période de 15 ans. Tandis que le périmètre d'étude du PDU a été élargi pour prendre en compte 9 communes voisines de l'agglomération tarbaise, le périmètre d'action se limite aux 12 communes du Grand Tarbes. La qualité de vie a été placée comme l'enjeu principal de l'étude, avec la prise en compte particulière de l'environnement, la sécurité, le développement économique et le social. Ainsi, le programme d'actions a été établi sur la base de 4 axes prioritaires :

- Développer l'usage du vélo, avec la mise en place d'un réseau vélo d'agglomération et un schéma directeur des itinéraires cyclables ;
- Développer l'usage des transports collectifs et l'intermodalité, à travers la création de nouvelles lignes de bus et de nouveaux parcs relais ;
- Améliorer l'accessibilité et la sécurité, et notamment pour les personnes handicapées, les piétons et les cyclistes ;
- Favoriser de nouveaux comportements, à travers la mise en place de Plans de déplacement d'entreprise et d'administration, le développement du co-voiturage, la création d'une Maison de la mobilité....

Le **SCoT de la Communauté de Communes Piémont Oloronais**, approuvé en 2010, regroupe 24 communes et environ 25 000 habitants. Ce document doit être mis à jour au regard du Grenelle de l'Environnement avant 2016. Les orientations et les objectifs soulignés dans le PADD du SCoT concernant l'attractivité, le développement équilibré et respectueux de l'environnement :

- En matière d'attractivité du territoire :
 - Améliorer l'accessibilité du territoire, faciliter le transport et le transit international ;
 - Conforter le pôle économique et d'emploi ;
 - Conforter l'image de marque du territoire ;
- En matière de développement urbain équilibré :
 - Veiller à une répartition équilibrée de l'accueil résidentiel ;
 - Diversifier l'offre de logements ;
 - Assurer une urbanisation de qualité ;
- En matière de développement durable et respectueux de l'environnement :
 - Préserver les espaces naturels ;
 - Préserver les paysages du Piémont oloronais ;

- Prévenir les risques et les pollutions, préserver la santé humaine.

Le réseau ferroviaire est mis en avant dans le **DOG du SCoT du Piémont oloronais**, et notamment dans la partie Prescriptions en « matière d'économie et de positionnement stratégique du territoire : Préparer l'avenir avec le transport ferroviaire ». Les préconisations concernent l'éventuelle réouverture de la voie Pau-Canfranc, en précisant que les documents d'urbanisme doivent veiller à ne pas empêcher la remise en service de la voie existante. Ces préconisations portent également sur la nécessité de valoriser les emprises foncières situées aux abords des gares et des haltes ferroviaires dans la perspective d'une amélioration du service ferroviaire entre Pau et Oloron.

Le **Pays de Lacq-Béarn-Orthez des Gaves**, composé de 5 communautés de communes et de 3 communes isolées, regroupe une population d'environ 69 000 habitants sur 114 communes. Un **Contrat de Pays** et une Convention d'Organisation Touristique ont été approuvés en 2009 pour une durée de trois ans, puis un avenant économique du Contrat de Pays a été signé en 2010. La stratégie du Pays et les enjeux du contrat ont été fixés à travers 9 axes principaux :

- Soutenir les capacités locales de développement et de création d'activités ;
- Accompagner la mise en œuvre de Chemparc, un projet industriel pour la vitalisation du bassin de Lacq avec un lien entre la recherche et la production, la prospection, la sécurité, la communication... ;
- Adapter les compétences et améliorer l'employabilité des ressources humaines du territoire ;
- Dynamiser l'activité commerciale et artisanale ;
- Faire du tourisme un facteur de développement et de diversification économique ;
- Assurer une présence plus équilibrée et structurée des services ;
- Améliorer l'offre d'équipements culturels, sportifs et de loisirs du territoire ;
- Développer l'offre de logement, améliorer la qualité de l'habitat et des centres urbains ;
- Favoriser l'emploi des techniques de l'information et de la communication ;

Ainsi, à partir de ces enjeux majeurs, les orientations du Contrat de Pays de 2009 concernant quatre domaines prioritaires :

- Le développement économique, et notamment à travers le développement du commerce et de l'artisanat ;
- Les services à la population, et l'élaboration d'un Schéma des services du Pays visant l'accès pour tous aux services de nécessité, le maillage des pôles de services intermédiaires, et l'articulation des pôles de centralité ;
- L'habitat, et le besoin de mener des opérations en faveur du maintien et de l'accroissement de la population (développement du parc social, gestion de l'action foncière, valorisation du patrimoine local et recherche d'une qualité de l'habitat...) ;
- Le tourisme : amener notamment l'ensemble des acteurs à une vision collective et partagée de l'activité touristique.

La démarche pour l'élaboration d'un SCoT Lacq-Béarn-Orthez des Gaves a été récemment lancée.

• *Les projets de développement et d'aménagement liés au GPSO*

Stratégies de développement territorial liées au GPSO

Les acteurs territoriaux du Béarn et de la Bigorre plaident pour une accessibilité renforcée à la grande vitesse ferroviaire. Malgré cela la plupart des documents d'urbanisme de ces territoires ne prennent en compte ni l'arrivée du GPSO ni ses impacts.

Du point de vue des politiques d'aménagement, seul le **SCoT du Grand Pau** précise les intentions du territoire en la matière :

- En soutenant le projet, mais également une meilleure desserte du territoire, gage pour lui d'une attractivité et d'un développement accrus.
- En précisant que, pour des considérations d'aménagement du territoire et de politique publique de mobilité (gare comme objet métropolitain, comme pôle d'échanges, comme acteur de dynamisme urbain...), la gare grande vitesse devra trouver sa place en cœur de ville, en lieu et place de la gare actuelle.

En dehors de ces engagements, les études ou réflexions en cours ne traitent pas spécifiquement du sujet, alors même que le GPSO, au regard de l'amélioration des temps de parcours qu'il va apporter, mérite dès aujourd'hui d'être intégré.

Potentiellement concernée par l'axe Béarn-Bigorre, **la ville d'Orthez-Sainte-Suzanne** a précisé dans le **PADD de son PLU** (2010) que la réflexion sur l'arrivée de la ligne LGV fait partie intégrante de son projet communal. Bien que les contours du projet ne soient pas encore fixés, la ville affiche une volonté de prendre en compte le projet afin de ne pas compromettre la desserte de la ville par la LGV (préservation des couloirs de passage, possibilité de réorganisation de la gare et des quais...).

Un début de réflexion a été récemment lancé entre le **département des Pyrénées-Atlantiques**, les collectivités et les entreprises locales concernant la création possible d'un **groupement d'intérêt public regroupant les aéroports** de Biarritz et de Pau. Cette politique serait destinée à élargir l'offre existante de compagnies aériennes « low-cost », rendant le territoire plus accessible et attractif à une échelle internationale.

Le département des **Hautes Pyrénées** se trouve au cœur de multiples processus de transformation, à la fois de nature démographique, économique, sociale et environnementale, qui risquent de transformer le territoire en profondeur. Pour faire face à ce défi le conseil général se lance dans la définition d'un **Projet de territoire** partagé par tous les acteurs, qui s'inscrit dans une dynamique positive pour : créer une ambition qui fasse sens pour tous les habitants, définir collectivement les enjeux et être plus proactif face à l'avenir, s'organiser plus efficacement et mieux gérer les ressources du territoire.

• *Projets d'aménagement liés au GPSO*

Globalement il n'y a pas de projet d'aménagement qui intègre directement le GPSO sur le territoire Béarn-Bigorre.

Les opportunités d'aménagement à proximité immédiate de la gare sont importantes pour la **Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées**. Par exemple, la réflexion dite « Porte des Gaves » concernant le développement d'un vaste espace de friches industrielles situées dans un cadre naturel remarquable, ainsi que le Parc Naturel Urbain de 350 ha qui longe les berges du Gave de Pau, sont directement concernés par le quartier de la gare. Mais, à l'heure actuelle, ces réflexions n'intègrent pas la dimension « Grande Vitesse ».

La **ville de Tarbes** est le maître d'ouvrage d'un projet de **restructuration du site de l'Arsenal**, un vaste site industriel de plus de 45 ha situé derrière la gare SNCF de Tarbes. Avec un calendrier fixé sur la période de 2007 à 2013, le projet urbain a pour

objectif principal de contribuer au maintien des activités industrielles et d'accueillir de nouvelles entreprises. Mais il prévoit également l'installation d'habitat, d'équipements publics, de commerces et l'aménagement d'espaces publics. Malgré sa proximité directe avec la gare, le réseau ferroviaire n'est pas particulièrement intégré dans le projet urbain.

• *Les Pôles d'échanges*

Du point de vue des politiques de mobilité sur le territoire, les réflexions en cours intègrent l'objet gare en tant qu'équipement majeur (actuel et futur) pour le territoire, mais pas nécessairement en tant que gare grande vitesse, avec les conséquences implicites que l'on peut supposer :

- A l'échelle régionale, le SRIT propose une amélioration des fréquences de trains dans un objectif de développement du mode ferroviaire voyageur, et seulement en tant que tel. L'on peut toutefois considérer que l'évolution des dessertes est aussi organisée au regard du projet de LGV SEA, aux échéances calendaires de plus court terme. Il en est de même de l'amélioration du bâtiment gare, concerné par des investissements dont les objectifs restent sa mise aux normes et une amélioration de son accessibilité interne en vue d'une augmentation des flux voyageurs (LGV SEA).
- A une échelle plus resserrée, la réflexion « Contrat d'Axe Béarn » répond plus à un double objectif d'amélioration de desserte locale et de promotion du mode ferroviaire (lien urbanisme/transport).

A l'échelle de **l'agglomération paloise**, le **PDU** en cours de révision identifie la gare comme un pôle d'échanges majeur, que ce soit à court ou long terme. Il se limite toutefois à affirmer son rôle dans l'organisation des déplacements locaux (modes ferré, de car, de bus...), sans pousser la réflexion à plus longue échéance. Cependant, il est à noter l'adaptabilité aisée de ce type de document (révision) au regard d'un projet majeur.

Le **projet de Bus à Haut Niveau de Service** est d'une envergure similaire. Il est pensé pour un usage plus grand des transports collectifs urbains et à ce titre, dessert la gare en tant que pôle d'échanges majeur. S'il n'intègre pas aujourd'hui *stricto sensu* la dimension « grande vitesse » de la gare, il a par contre une dimension préparatoire poussée. Tout comme le PDU, il a un caractère évolutif (évolution du mode, fréquence, capacité...) et a le mérite d'inscrire la gare sur un axe majeur du territoire.

Le **Document D'Orientations Générales du SCoT de Tarbes Ossun Lourdes** précise les objectifs de développement des pôles d'échanges :

- Les espaces autour des gares de Tarbes, Ossun et Lourdes seront aménagés afin d'accroître l'accès et l'usage du train ;
- Il s'agira notamment de créer des pôles d'échanges multimodaux fer-route et de faciliter les accès routiers et vélos, d'aménager des parkings. Des réserves foncières à cette fin seront utilement précisées dans les documents d'urbanisme.

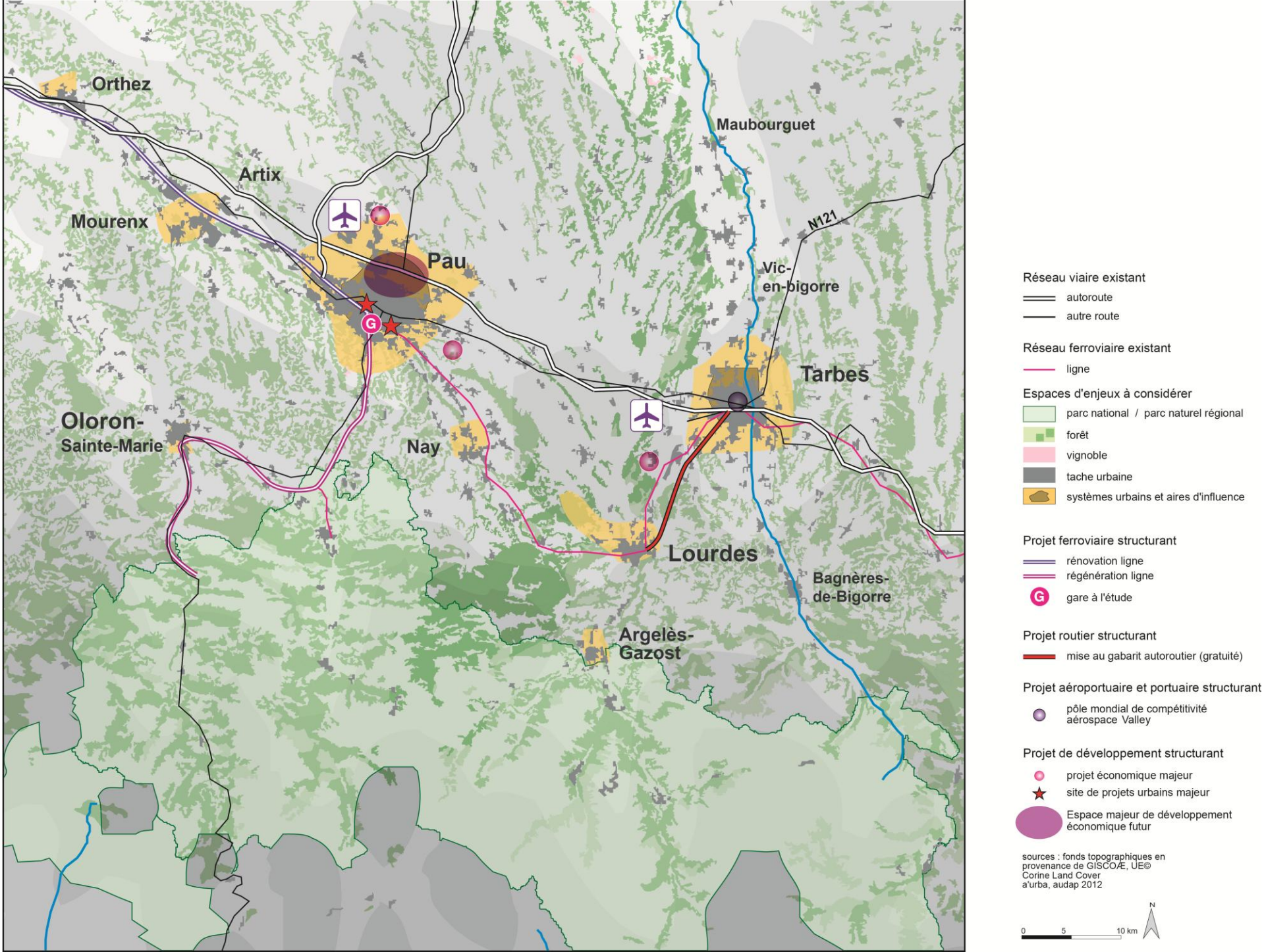


Gare de Pau - 2012

Les principaux enjeux de l'espace de cohérence Béarn-Bigorre

- Assurer l'attractivité de l'ensemble du territoire, éviter un déséquilibre trop important entre Pau et les autres petits pôles.
- Diversifier l'offre touristique ; profiter et mettre en valeur l'attractivité de Lourdes sur une plus grande échelle (au-delà du périmètre de la ville) ; travailler ensemble à l'échelle d'un territoire cohérent (les grands pôles mais aussi les vallées des Pyrénées) pour donner plus de visibilité à l'offre touristique.
- Préserver/mettre en valeur les activités agricoles du territoire, et notamment les pratiques traditionnelles des Pyrénées.
- Préserver les espaces naturels et les paysages patrimoniaux, et notamment en zone de montagne et le long du réseau hydrographique.
- Améliorer l'accessibilité sur l'axe nord-sud ; mieux desservir les grands sites des Pyrénées par les transports alternatifs.

Etat des principaux projets de l'espace de cohérence Béarn-Bigorre



Réalisation : AUDAP 2012

3.13. Annexes

3.13.1. L'Inter-SCoT départemental girondin

En juillet 2011, sous l'impulsion conjointe du Conseil Général et du Préfet de la Gironde, un Comité de liaison des élus, épaulé par une coordination technique, a entrepris d'ouvrir le chantier de l'InterSCoT girondin.

Démarche volontaire, non obligatoire, ce chantier vise à rendre cohérents entre eux les exercices des SCoTs qui, à terme, couvriront l'ensemble du département. C'est une démarche de coordination, sans portée réglementaire, qui ouvre un espace de travail politique et technique partagé entre les territoires de la Gironde. L'ensemble de ces collectivités (intercommunales et donc représentantes des communes) a adopté en juin 2012 un « Manifeste des territoires pour l'avenir concerté de la Gironde ». Cet engagement se formalise autour de quatre grands défis (eux-mêmes déclinés en une vingtaine de pactes stratégiques et de chantiers à mettre en œuvre) : l'environnement et le cadre de vie ; le développement local et les centralités en Gironde ; la diversification économique ; la recherche d'une nouvelle gouvernance.

3.13.2. La DTADD en projet

Afin de déterminer des orientations stratégiques pour la prise en compte du massif forestier des Landes de Gascogne et le corridor d'infrastructure nord-sud, la DREAL, Aquitaine a lancé une réflexion pour l'élaboration d'une Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable.

Cet outil juridique permettant à l'Etat de formuler des obligations ou un cadre particulier concernant l'environnement ou l'aménagement du territoire avec pour objectif de définir sur le territoire du littoral aquitain et du massif de la forêt des Landes de Gascogne, des principes d'aménagements respectueux à la fois de l'environnement et d'une activité économique à soutenir (sylviculture, tourisme, activités maritimes). La DTADD fait l'objet d'une large concertation avec les partenaires locaux concernés. Elle peut contribuer à bâtir un projet pour le massif forestier partagé par tous ses acteurs, et, comme pour le littoral, lui donner la force nécessaire et la vigueur juridique souhaitable. (www.aquitaine.pref.gouv.fr/Grands-dossiers/DTADD).



SYNTHESE DES PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

4. LES RECOMMANDATIONS

4.1. Préservation et mise en valeur de l'environnement naturel et urbain

4.2. Optimisation du fonctionnement urbain et développements socio-économiques des territoires

4.3. Organisation de la gouvernance et des solidarités territoriales

4.1. Préservation et mise en valeur de l'environnement naturel et urbain

Équilibres environnementaux, patrimoniaux et paysagers

Gestion économe des sols, maintien des activités agricoles, respect des milieux et des ressources

Santé publique. Exploitation des ressources et mise en valeur du patrimoine au service du développement

Recommandations par échelles de territoires

Suprarégionales	• Entretenir et valoriser l'un des « poumons vert de l'Europe » et renforcer la lisibilité européenne du Grand Sud-Ouest notamment par la mise en place d'une politique touristique coordonnée (Massif pyrénéen, littoral et territoires ruraux de fortes aménités). • Organiser le report modal vers le ferroviaire et notamment pour le fret le long de l'axe Paris-Madrid : - Diminution des risques industriels (transport de matières dangereuses en milieu urbain, - Amélioration de la qualité de l'air (enjeux de santé publique).
Grand Sud-Ouest	• Renforcer les démarches de planification pour gérer la pression démographique au regard des enjeux de préservation des qualités intrinsèques du territoire et du cadre de vie : - Préserver l'environnement. - Conforter l'armature urbaine. - Densifier les territoires urbains et maîtriser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers. - Favoriser l'organisation polycentrique. • Construire des cadres communs à des échelles géographiques suffisamment larges (schémas d'aménagement régionaux et interrégionaux...). • Articuler les réseaux de transports en commun à toutes les échelles pour lutter contre les gaz à effets de serre et assurer les liaisons les plus performantes avec les gares desservies par les TAGV (trains à grande vitesse). • Développer l'élaboration de plans de déplacements urbains pour limiter la part de la voiture, favoriser l'inter modalité à l'échelle des bassins de vie et renforcer l'accessibilité des gares en modes doux. • Valoriser le patrimoine et les ressources naturelles du territoire pour en faire des leviers économiques de développement (éco-activités, tourisme vert, cadre de vie...) en prenant appui sur le programme GPSO. • Intégrer les études d'impact environnementales réalisées par RFF pour la définition du tracé dans les évaluations environnementales des documents d'urbanisme du territoire (notamment SCoT et PLU). • Poursuivre l'élaboration de la DTADD sur le massif forestier des Landes de Gascogne intégrant les incidences de la ligne nouvelle et considérant les différentes valeurs et usages du massif. • Partager et prendre en compte, dans les mesures d'intégration, une connaissance approfondie des enjeux environnementaux développée dans les schémas régionaux (SRCE/SRCAE) dans les SCOT. • Concevoir des projets urbains et des documents d'urbanisme qui intègrent particulièrement la gestion des nuisances sonores du GPSO (réglementation figurant dans le dossier d'enquête publique). • Travailler sur les mesures d'intégration et conduire une démarche pédagogique de sensibilisation à l'environnement. • Anticiper les réflexions sur la meilleure utilisation par les communes ou EPCI du Fonds de solidarité territoriale qui sera mis en place lors de la réalisation de la ligne. • Préserver le fonctionnement des exploitations agricoles et sylvicoles dans le cadre des aménagements fonciers. • Mutualiser les ouvrages liés au chantier avec un usage ultérieur (pistes forestières par exemple).

Espaces de cohérence	• AIRE MÉTROPOLITAINE DE BORDEAUX Faire des infrastructures ferroviaires en ville, un support intégré de développement de projets urbains. Exemple du projet de l'urbaniste Alexandre Chemetoff à Bègles de mobiliser les bordures de voies pour tisser une trame verte dans la ville et en faire un espace urbain utilisé. • METROPOLE TOULOUSAIN Contenir la croissance urbaine à l'intérieur de la couronne verte. • MONTAUBAN En matière d'accueil de populations, contenir la croissance urbaine dans un espace situé au nord de l'intersection des autoroutes A20 et A62, et autour des pôles identifiés dans le Scot. • DAX COTE LANDAISE/MONT DE MARSAN Mettre en place au plus vite les mesures compensatoires pour les exploitants agricoles et forestiers concernés par le tracé tel que d'ores et déjà prévu dans les procédures. • ESPACES ÉLOIGNÉS DU TRACÉ des Lignes nouvelles Préserver la qualité du cadre de vie en maîtrisant la croissance démographique et en anticipant les effets potentiels du GPSO sur la croissance des flux touristiques. • LITTORAL BASQUE - Organiser la croissance et le développement du territoire soumis à de fortes pressions démographiques et foncières aussi bien qu'à des problèmes de pollution et de qualité des eaux notamment de baignade. - Assurer la cohérence des corridors écologiques des trames vertes et bleues du projet de lignes nouvelles avec les corridors du SCOT de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes. - Organiser de façon plus structurée la gestion environnementale des collines qui séparent la vallée de la Nivelle du littoral pour consolider leur fonction de zone refuge pour les espèces représentatives des écosystèmes du pays basque. - Faire des infrastructures ferroviaires en ville un support intégré de développement de projets urbains et articuler réseaux de mobilité et aménagements. - Intégrer le projet GPSO dans le schéma d'aménagement littoral qui pourrait s'engager dans le cadre des travaux du GIP littoral ainsi que dans la DTADD.
----------------------	---

4.2. Optimisation du fonctionnement urbain et développement socio-économique des territoires

Le développement des fonctions urbaines et renforcement de leur accessibilité aux équipements, offres de mobilité, logements, développement économique/accès à l'emploi

Recommandations par échelles de territoires

Suprarégionales	• Développer les synergies entre Bordeaux et Toulouse : permettre aux métropoles bordelaise et toulousaine de devenir des métropoles européennes et optimiser la lisibilité du territoire GPSO à l'échelle internationale. • Penser le maillage territorial sur l'ensemble du Grand territoire transnational (périmètre le plus approprié pour prendre en compte les processus à l'œuvre sur la façade atlantique, les circulations Nord-Sud et leurs connexions avec les flux de transport sur les infrastructures longeant les littoraux méditerranéens, et au-delà le couloir rhodanien) à partir des orientations suivantes : - Structurer un réseau transnational intermodal de transport de voyageurs qui intègre un système d'information multimodale prenant en compte toutes les échelles de déplacements ; - Mener une réflexion autour de la constitution d'un service de Trains apte à la Grande Vitesse France-Espagne coordonné dans la limite des obligations en matière d'ouverture à la concurrence des liaisons internationales, - Mettre en œuvre un service ferroviaire performant sur l'axe Atlantique-Méditerranée. - Mettre en place un schéma inter-régional et international de transport de marchandises coordonné avec les Etats espagnol et portugais. • Développer des politiques de coopérations, les relations et les échanges pour mettre en réseau les métropoles (économiques, culturels, touristiques et universitaires...) : réflexion à mener sur le développement et la structuration de relations socio-économiques avec des métropoles telles que Barcelone, Bilbao, Lyon, Marseille, Montpellier... Mener une réflexion sur les possibilités de mise en œuvre de pôles de compétitivités transnationaux (Par exemple, rapprochement d'Aérospace Valley avec le Cluster aéronautique situé à Bilbao), • Travailler à l'identification des leviers de cette coopération (filière économique, grands équipements, culture...).
-----------------	--

Grand Sud-Ouest

- Pour les métropoles bordelaise et toulousaine ainsi que les zones sous pression (littoral...), **anticiper et assumer l'accueil de populations et d'activités** avec la réalisation de projets urbains de qualité, d'opérations publiques d'aménagement, de mise en œuvre de politiques foncières ambitieuses, de recherche de cohérence urbanisme/transport ...
- Au-delà des deux grandes métropoles, **s'appuyer sur les pôles de Bayonne, Pau, ainsi que sur les vingt villes moyennes de l'armature urbaine, pour accueillir la croissance démographique** (nécessité que ces villes bénéficient d'une bonne desserte, d'une augmentation de leurs niveaux de services...). Dans ces pôles, à leur échelle, engager également des réflexions autour de l'accueil des populations et des activités.
- Garantir une desserte et un nombre de services TGV/SRGV suffisants dans les gares et haltes du Grand Sud-Ouest.
- **Intégrer et prendre en compte le GPSO dans l'élaboration et la mise en œuvre de l'ensemble des futurs documents de planification** élaborés aux échelles régionales et départementales (SRADDT, SRIT, SRCAE...).
- Dans une recherche de complémentarité et d'autonomie des territoires, **structurer et coordonner les démarches d'élaboration et de mise en œuvre des SCoT le long du tracé** (sur les axes garonnais et Bordeaux-Espagne).
- **Densifier autour des gares intégrées dans les tissus urbains** de Bordeaux, Toulouse, Bayonne et Dax
- **Maîtriser le développement des quartiers périphériques des gares nouvelles d'Agen et de Montauban en privilégiant la densité.**
- Au regard de son environnement naturel **proscrire tout développement urbain à proximité de la gare LGV de Mont-de-Marsan.**
- **Maîtriser le développement du pôle urbain de Captieux.**
- **Mettre en place des contrats d'axe** inter-régionaux sur les lignes Bordeaux-frontière et Bordeaux Toulouse.
- **Anticiper l'aménagement foncier lié au tracé.** Les procédures administratives ayant des délais parfois longs, les démarches devront être préparées avant la DUP en 2014.
- **Mettre en place un service de transport ferroviaire cadencé entre Bordeaux et Toulouse** (sur l'axe Garonne) et entre Bordeaux et Bayonne.
- **Maintenir des services ferroviaires TER performants sur les axes du piémont pyrénéen et du POLT** (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) pour assurer la connexion avec le réseau TAGV et diffuser l'offre ferroviaire au-delà des zones de chalandise des gares situées à proximité des lignes nouvelles.
- Optimiser la liaison ferroviaire Est-Ouest entre le littoral basco-landais, le Béarn, la Bigorre et Toulouse. **Mettre en place des «conventions interdépartementales»** pour assurer une continuité des services de bus départementaux vers les gares desservies par les TAGV.
- **Utiliser les lignes existantes** pour renforcer l'offre de transport ferroviaire régionale.
- **Renforcer les synergies entre les Pôles Régionaux d'Enseignement Supérieur de Bordeaux et de Toulouse** et, dans la mesure du possible, et **renforcer la coopération avec les villes moyennes** en matière de recherche et d'offre de formations universitaires.
- **Renforcer les synergies entre les différents membres et sites des pôles de compétitivité.**
- Favoriser les actions d'accompagnement et de **création d'emplois** pour les populations locales en lien avec le chantier des LGV.
- **Accompagner les acteurs économiques et les entreprises locales** (chambres consulaires, fédérations de filières) pour s'intégrer dans les chantiers et productions des lignes nouvelles.
- **Permettre le développement du fret ferroviaire local** autour des agglomérations (Bordeaux, Toulouse essentiellement, mais également autour des pôles de la côte basque, et autour de Dax, Agen et Montauban).

Espaces de cohérence

- **AIRE MÉTROPOLITAINE DE BORDEAUX**

- Maintenir et développer une offre de mobilité efficace entre les différents modes de transport notamment en améliorant l'accessibilité à **la gare TGV Bordeaux St-Jean et à l'aéroport de Mérignac**.
- **Promouvoir les démarches de maîtrise de l'étalement urbain et de densification autour des gares existantes.** L'InterSCoT Girondin (par exemple) vise à appliquer les mêmes règles d'urbanisation prioritaire autour des axes de transport en commun définis pour le projet métropolitain sur l'ensemble des gares du département.

- **BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE**

Utiliser les gares comme **points d'appui du développement des territoires**. Ce sont des points d'entrée dans les territoires avec des potentiels de mobilisation de foncier et de mutabilité souvent importants.

- **MARMANDAIS-BAZADAIS**

Améliorer les flux sur les lignes existantes (surtout avec la libération de sillons).

- **MÉTROPOLE TOULOUSAINE**

- **Élaborer un schéma de transport multimodal** à l'échelle métropolitaine dépassant le cadre du PTU actuel.
- **Faire de la gare Toulouse-Matabiau, qui est considérée comme « porte métropolitaine dans le SCoT », un PEM** (pôle d'échange multimodal) en connexion avec les grands équipements générateurs de trafic tel que l'aéroport Toulouse-Blagnac.
- **Améliorer les liaisons ferroviaires** depuis les territoires éloignés du tracé des lignes nouvelles vers la gare de Toulouse-Matabiau afin de permettre une alternative au rabattement en voiture.

- **TOULOUSE ET MONTAUBAN**

Structurer les complémentarités économiques sur l'axe entre Montauban et Toulouse, notamment en matière d'activités logistiques.

- **AGEN ET MONTAUBAN**

- **Mener une réflexion sur la structuration de la moyenne Garonne** (en matière de complémentarité économique entre les deux villes, d'implantations d'équipements structurants...).
- **Mettre en place une démarche Inter-SCoT entre Agen et Villeneuve-sur-Lot**, voire à terme un seul SCoT Agenais/Villeneuvois.
- Veiller à intégrer les gares nouvelles d'Agen et de Montauban dans le schéma global des infrastructures prévues à terme, en assurant la concertation entre l'ensemble des maîtres d'ouvrage des voiries locales, départementales et nationales. Veiller également à privilégier un accès aux modes doux et aux transports collectifs.

- **TARN-ET-GARONNE, GERS ET TARN**

Prendre en compte la nécessité d'une nouvelle liaison routière Est-Ouest, mentionnée dans le SCoT de l'agglomération de Montauban.

- **PAYS BASQUE INTÉRIEUR**

- **Au-delà des schémas de principes et des démarches prospectives, mettre en place des documents d'urbanisme portant un projet de territoire avec la réalisation de SCOT ruraux par exemple.**
- **Développer une offre de transport optimisée capable de répondre aux besoins du territoire et permettre l'accès aux trains à grande vitesse** depuis la gare de Bayonne voire de Dax.
- **Garantir les continuités** culturelle, économique et sociale entre le littoral et le Pays Basque intérieur («réciprocité»).

- **DAX CÔTE LANDAISE**

- **Profiter du GPSO pour gagner en visibilité** et en accessibilité notamment du point de vue touristique en s'appuyant sur les atouts et notamment le thermalisme.
- **Penser l'offre de mobilité vers le littoral** en la connectant à la grande vitesse. Interconnecter la halte SRGV de St Geours aux réseaux de transport.

- **LITTORAL BASQUE**

- **Approuver le SCOT ABSL** afin de maîtriser l'étalement urbain, réduire la consommation foncière et assurer le développement proposé qui conjugue renforcement d'une armature urbaine et maillage des transports collectifs.
- **Réviser le SCOT Sud Pays Basque**
- **Renforcer les liens avec le Pays Basque espagnol par une desserte TAGV/SRGV/TER complémentaire et mettre en place des trains de l'eurocité San Sébastien/Bayonne/Dax en correspondance avec des TAGV.**
- **Travailler à l'échelle de l'ensemble de « l'agglomération littorale »** et de l'intérieur pour articuler les démarches de planification liant mobilité et aménagement durable.
- **Prendre appui sur l'axe ferroviaire littoral pour organiser une offre de transport public** dans le but de renforcer l'accessibilité du territoire pour tous. Il s'agit de combiner les différentes offres dans une logique d'intermodalité afin de permettre la diffusion de la grande vitesse sur le territoire.
- **Développer un projet urbain densifiant et recomposant l'espace autour de la gare** et aménager le pôle d'échange multimodal de transport. Conduire des études spécifiques au droit de toutes les gares urbaines, notamment Hendaye, St Jean-de-Luz / Ciboure, Biarritz.
- **Permettre l'interconnexion des réseaux de transports publics vers l'Espagne au Sud et les Landes au Nord.** Renforcer les liens avec le pays basque espagnol par une desserte TAGV / SRGV / TER complémentaire, et mettre en place des trains de l'eurocité San Sébastien / Bayonne / Dax en correspondance avec les TAGV.
- **Poursuivre les réflexions sur le contrat d'axe de la Nive et préparer celui du littoral.**
- **Construire et rendre lisible une stratégie de développement économique** permettant un équilibre entre économie productive et résidentielle.

- **MONT DE MARSAN**

- **Assurer une liaison en transport collectif de bonne qualité entre la nouvelle gare et l'ancienne** cadencée et intégrée dans son environnement urbain.
- **Faire aboutir le SCOT en cours** pour garantir un développement organisé du territoire et mettre en œuvre les orientations proposées en matière de mobilité.
- **Penser l'offre de mobilité vers le littoral** en la connectant à la grande vitesse.
- **Développer le marketing territorial plus particulièrement en l'orientant sur la richesse patrimoniale environnementale du secteur** : espaces en eau (la Soria...) et vignobles (Tursan).

- **BÉARN/BIGORRE**

- **Encourager la poursuite et la mise en œuvre des outils de planification** en cours sur le territoire dans le but de favoriser l'aménagement durable (SCOT du Grand Pau notamment).
- **Développer une offre de transports collectifs pertinente** pour préparer l'arrivée de la LGV (PDU de Pau et contrats d'axes).
- **Mettre en valeur les atouts économiques et touristiques** du territoire pour gagner en visibilité et en attractivité en lien avec le développement de la marque territoriale Pau Portes des Pyrénées et les filières d'excellence (Équine, géosciences, agroalimentaire...)

4.3. Organisation de la gouvernance et des solidarités territoriales

Gouvernance, solidarité territoriales, outils de planification

Suprarégionales	• Renforcer le poids du grand territoire eurorégional pour une meilleure cohérence de son action, la possibilité de mettre en place un projet intermodal et multimodal, la réalisation de nouvelles infrastructures, la possibilité de lever plus facilement des fonds européens ... • Renforcer les coopérations entre la Communauté de Travail des Pyrénées et les Eurorégions institutionnelles (Pyrénées-Méditerranée et Conférence eurorégionale Ouest Pyrénées) pour assurer la coordination transnationale des politiques territoriales à l'échelle eurorégionale. • Intégrer l'argument de la grande vitesse et le rapprochement des territoires dans les démarches de valorisation et de marketing territorial des agglomérations et collectivités, sans attendre la mise en service des infrastructures (exemple des campagnes publicitaires pour la Franche-Comté et le Jura Suisse avant l'arrivée de la LGV Rhin-Rhône en 2011).
Grand Sud-Ouest	• Ne pas tout miser sur la ligne nouvelle seule : le développement des territoires ne doit pas être conditionné à la réussite de la ligne nouvelle uniquement mais doit d'abord répondre à un projet territorial en tant que tel, auquel la desserte apportée par les lignes nouvelles viendra donner un effet de facilitateur et d'accélérateur de tendances mais n'en est pas le moteur principal. • Ne pas miser sur l'urbain seul : il convient de veiller aux équilibres territoriaux entre espaces urbains et espaces ruraux non desservis par des gares LGV ou plus éloignés, par la mise en place d'une gouvernance de solidarité. • Investir sur une réflexion autour de l'axe garonnais en matière de transport et d'accessibilité, de développement économique et d'implantation d'équipements, de maîtrise de l'urbanisation ... Mise en place d'un dialogue métropolitain inter-régional. Anticiper l'impact de ce nouveau lien facilité entre Bordeaux et Toulouse dans les ambitions et projets métropolitains des deux agglomérations. • Coordonner les politiques publiques à l'échelle du GPSO à partir d'une vision cohérente et partagée des différentes collectivités territoriales. Une telle démarche nécessite une animation, des échanges, des réflexions, des études, des évaluations de politiques publiques ... • Mettre en place des coopérations interrégionales ou interdépartementales à des «échelles interurbaines» telles que Tarbes-Lourdes-Pau (déjà évoqué dans le SRADDT Midi-Pyrénées), Montauban-Agen (enjeu de structuration de la moyenne Garonne) ou sur le littoral basco-landais et franco-espagnol. • Veiller aux équilibres territoriaux entre espaces urbains et ruraux ou périurbains, notamment dans les territoires non desservis par des gares TAGV. La solidarité pourrait être financière, notamment grâce aux dispositifs de contractualisations (Etat, Régions, Départements). • Mettre en place un «observatoire socio-économique» assurant la veille, le suivi et la mesure des retombées du projet sur l'économie locale, l'emploi et l'aménagement du territoire et éventuellement l'observation des évolutions de l'environnement, la mise à jour du tableau de bord statistique et l'information sur l'organisation partenariale. Celui-ci devra être compatible avec l'Observatoire économique pour la LGV Tours-Bordeaux, en termes d'indicateurs et de méthodes. Il pourra aussi développer des axes d'études différents au regard des spécificités locales. • Poursuivre l'effort de concertation en amont avec les territoires locaux jusqu'à la réalisation du chantier. • Poursuivre l'association des territoires et acteurs professionnels à la gouvernance des projets de gares nouvelles et existantes : définition des infrastructures et services nécessaires autour des gares et des espaces de cohérence desservis par la LGV (logiques de connexion, d'infrastructure ferroviaire, d'offre multimodale, de projet urbain). • Développer les échanges et les partenariats entre les autorités organisatrice de transport pour faire de GPSO un réseau unique de mobilités diverses : billettique (« passeport » GPSO), services (réservation), information unique, et concernant tous les modes de déplacements (grande vitesse ferroviaire, TER ; parking relais, centrales de covoiturage et autopartage pour le rabattement vers les gares, réseaux de transports en commun, modes doux à proximité des gares – locations de vélos, vélos en libre-service, parcours piétons - ...)

Espaces de cohérence	• AIRE MÉTROPOLITAINE DE TOULOUSE - conforter le dialogue métropolitain pour favoriser la cohérence des stratégies de développement à l'échelle de l'espace métropolitain. - Mettre en place une marque de développement économique et culturelle qui dépasse les limites de la Communauté Urbaine Toulouse Métropole. • MONTAUBAN Construire un véritable projet d'aménagement du territoire fédérant les différents acteurs locaux (institutionnels, acteurs économiques...) pour accompagner l'arrivée de la LGV. • AGEN Mettre en place, tel qu'évoqué dans le SCoT du Pays de l'agenais, le « réseau économique territorial » entre l'agglomération agenaise et les villes qui gravitent autour et favoriser un rapprochement avec Auch et le Gers. • AIRE MÉTROPOLITAINE DE BORDEAUX, MARMANDAIS-BAZADAIS ET BASSIN D'ARCACHON-VAL DE L'EYRE - Imaginer des outils opérationnels de niveau départemental qui amélioreraient la maîtrise foncière sur l'ensemble du territoire métropolitain. (exemple : création d'un Établissement Public Foncier à une échelle départementale, voire régionale). - Associer et intégrer l'Inter-SCoT Girondin aux réflexions sur l'évaluation des impacts de la ligne nouvelle en Gironde et dans le dialogue avec les autres territoires du GPSO voire au-delà vers le Nord (Royan, Saintes, Cognac, Angoulême...). - Organiser la complémentarité de l'offre touristique du Sud-Gironde avec Bordeaux, le Bassin d'Arcachon et les territoires périphériques. Une stratégie touristique doit être mise en place afin de tirer le plus de profit des effets positifs de la halte SRGV dans le sud du département dans le respect des objectifs du Parc Naturel Régional. - Développer un projet de territoire partagé autour de la future Halte SRGV à Captieux.
----------------------	--

- **LITTORAL BASQUE**

- Augmenter le niveau d'ambition aujourd'hui porté par le territoire pour mieux se préparer à l'arrivée du GPSO. L'objectif étant de préparer la métropolisation déjà à l'œuvre plutôt que la subir et faire du bassin de vie un territoire de projet.
- Faire projet à échelle transfrontalière pour répondre aux besoins du territoire. Il s'agit dans un premier temps de continuer à encourager la production de données transfrontalières.
- Travailler à des échelles supra territoriales (Région, Département) pour vérifier les potentialités de développement économique liées à la grande vitesse et en tirer parti.

- **DAX CÔTE LANDAISE**

Développer les coopérations interterritoriales avec le Pays Basque et mettre en place des instances de dialogue type inter SCOT.

- **BÉARN/BIGORRE**

- Favoriser les coopérations interterritoriales afin de constituer un véritable espace métropolitain capable de s'inscrire dans un réseau. Développer des coopérations de type interscot.
- Renforcer les échanges déjà à l'œuvre avec les territoires espagnols.

- **MONT DE MARSAN**

- Favoriser les coopérations inter-territoriales avec le Gers.
- Favoriser les coopérations et les synergies avec DAX et le littoral.

