

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

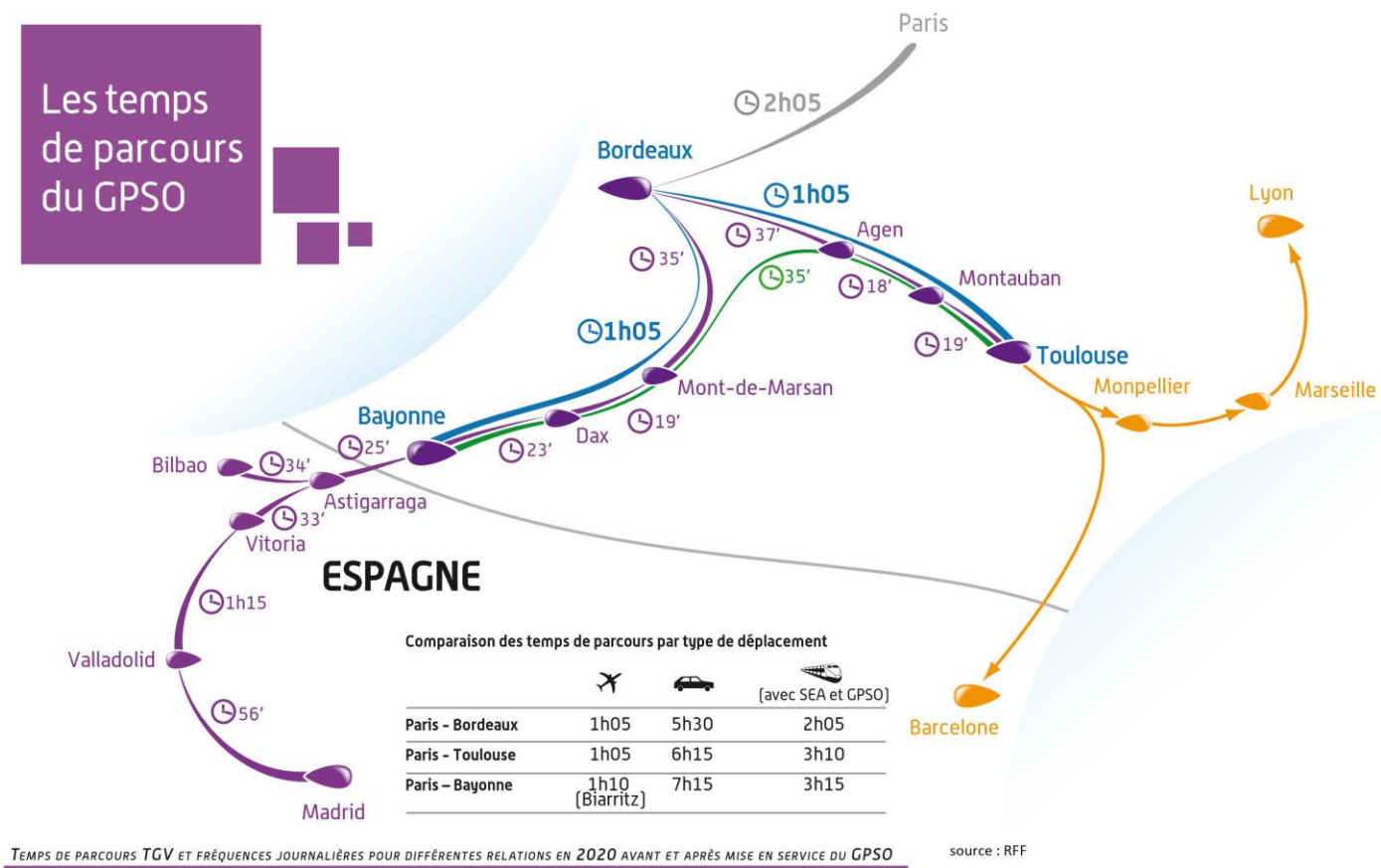
- 1.1. Un projet européen ambitieux
- 1.2. Un projet ferroviaire à plusieurs échelles
- 1.3. Un processus d'études préalables

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.

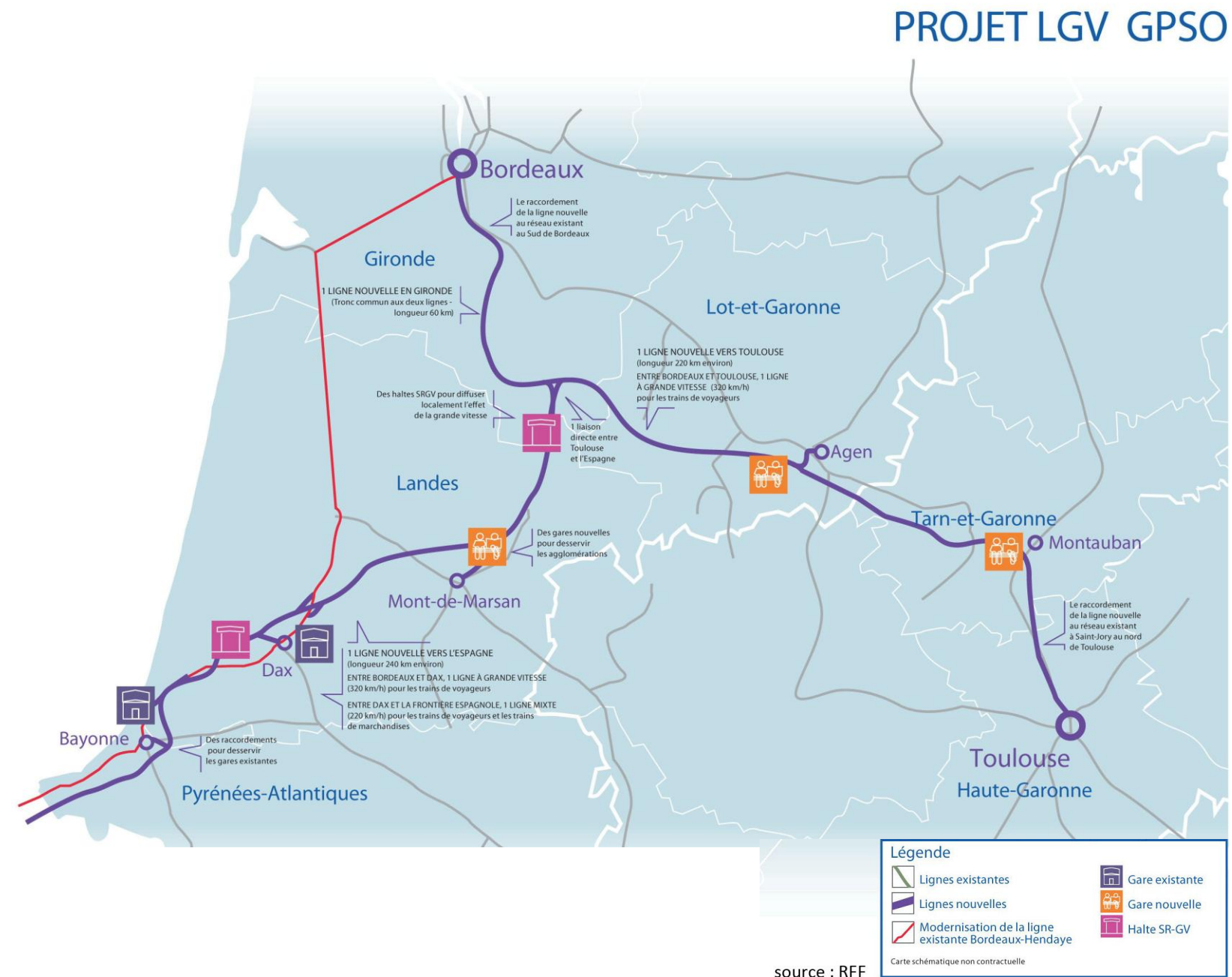
1.1.2. Des objectifs de développement durable

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

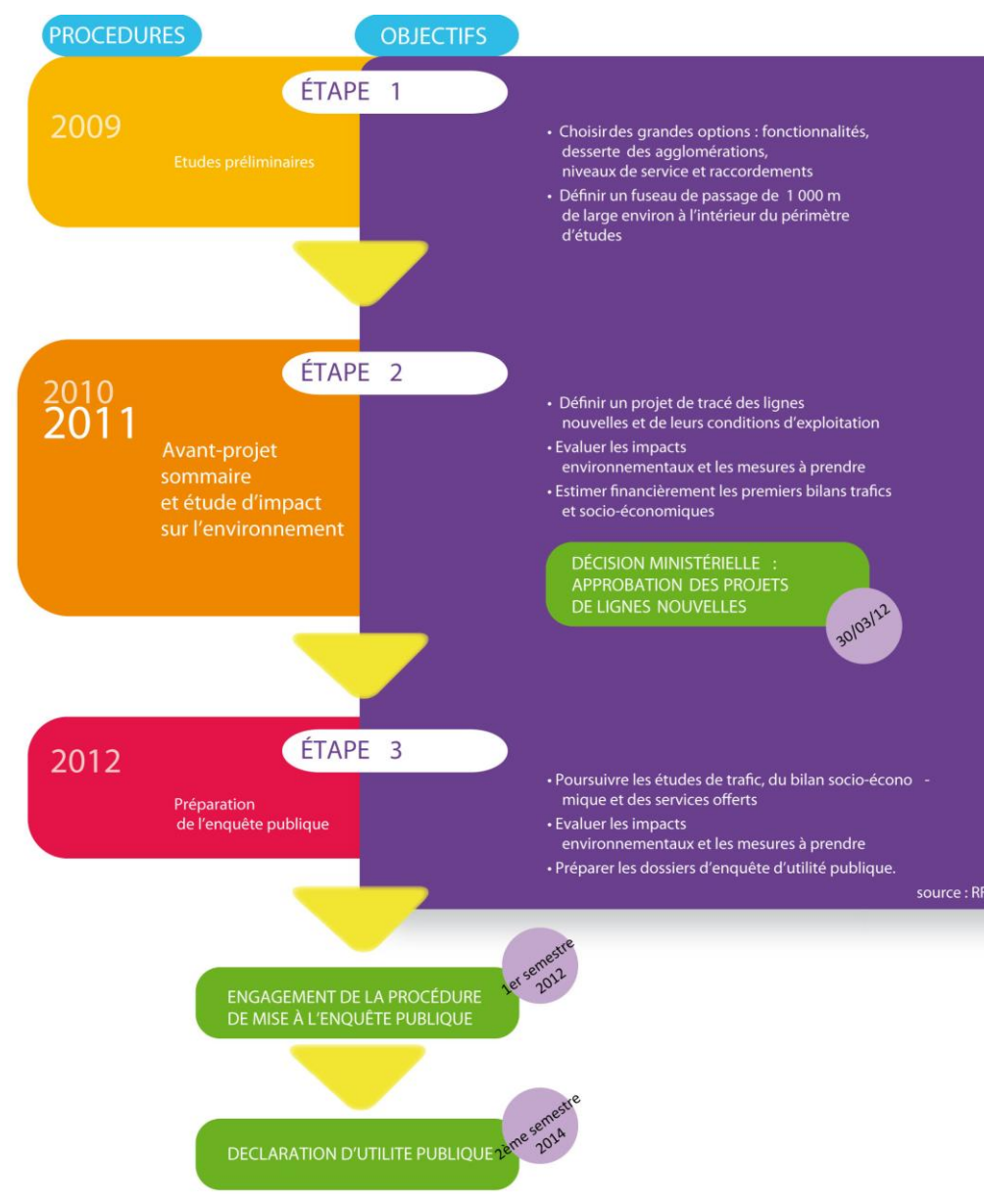
- Les principales étapes du projet GPSO

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.



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

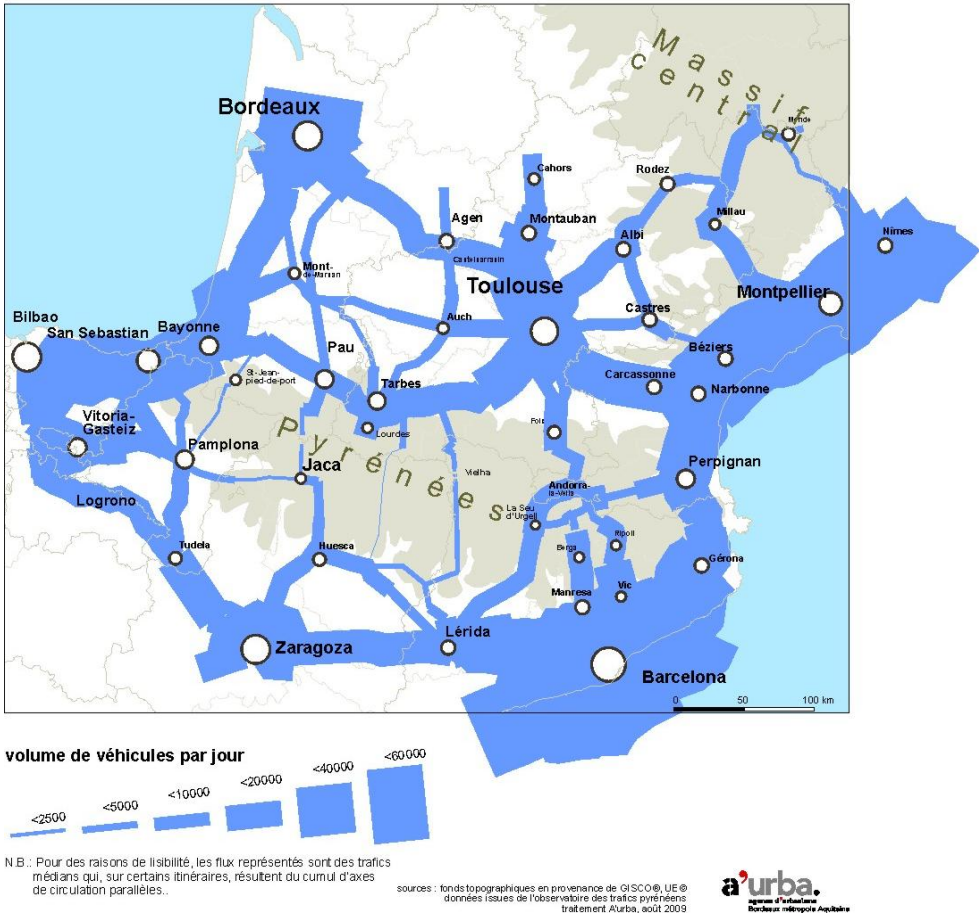
Les Pyrénées constituent une barrière difficilement franchissable pour les échanges Nord-Sud. Ces derniers sont reportés aux extrémités de la chaîne, le long des littoraux. La montagne et son piémont déplacent vers le nord (vallée de la Garonne) et vers le sud (vallée de l'Ebre) les couloirs de circulation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

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



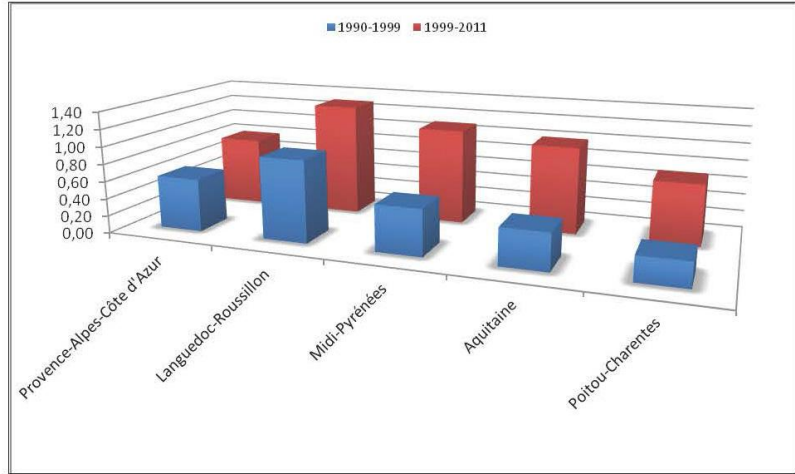
Source : carte des trafics 2006 - Etude RFF 2009

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.

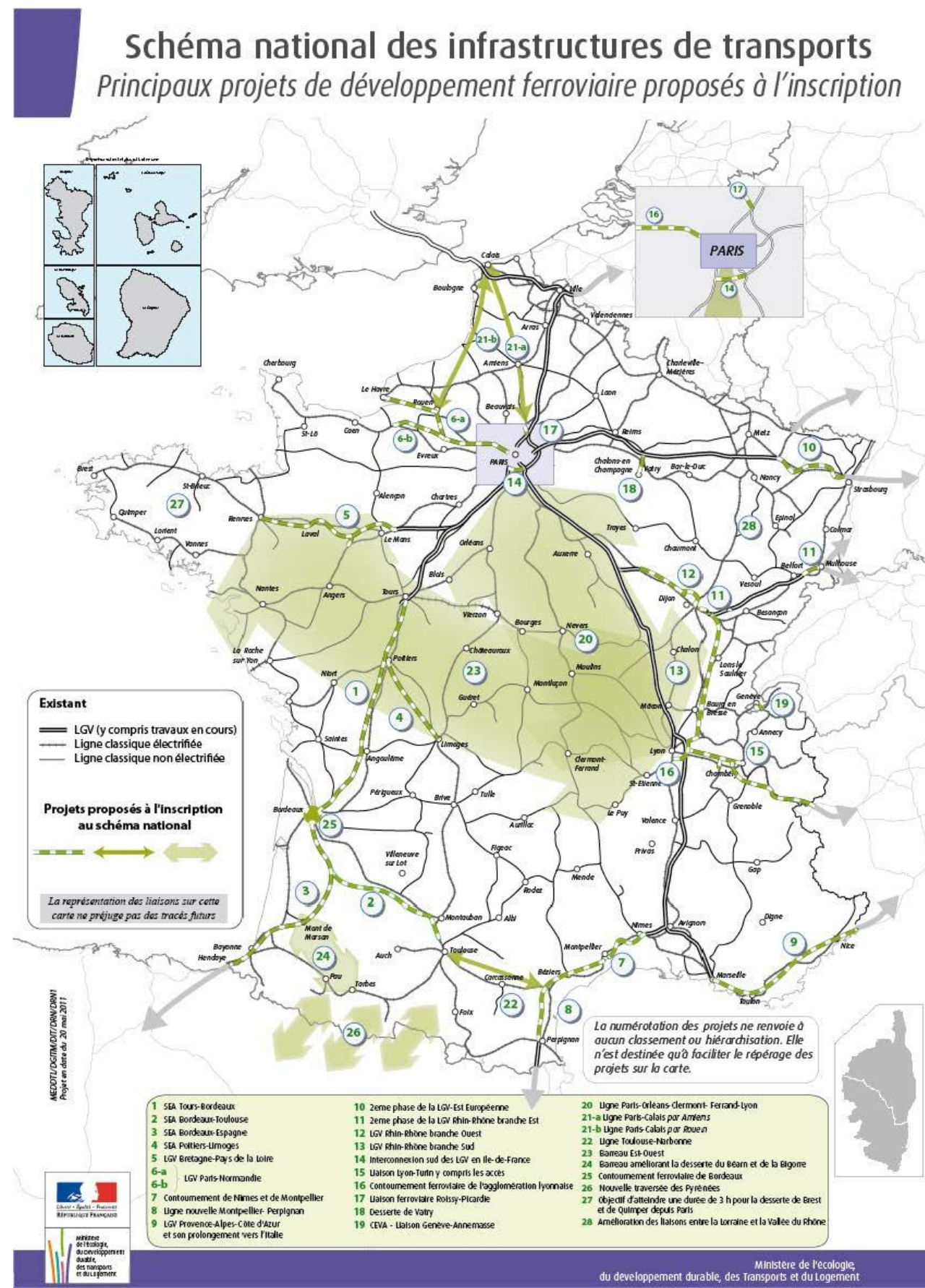
Évolution des taux annuels régionaux de variation démographique



- 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.



- **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

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.

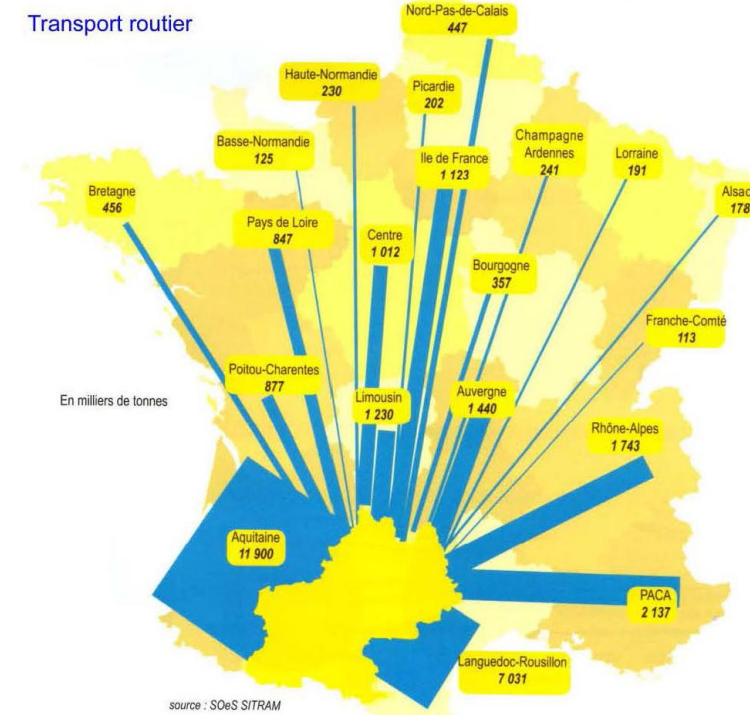
À mi-distance entre Atlantique et Méditerranée, la métropole toulousaine n'apparaîtrait plus comme un cul-de-sac des liaisons Sud-Europe Atlantique depuis Paris. Elle bénéficierait d'une bonne intégration dans le réseau national et européen de la grande vitesse, son horizon ne se limiterait plus aux 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



- **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**

- **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.

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

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

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

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.

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

