



Schéma d'Aménagement et de Développement Durable



PROSPECTIVE

Rapport final

Groupement

EDR – Cantal-Dupart – Ramboll Management Bruxelles – Territoires & Co

Table des Matières

1	Contexte	4
2	Scénarios	6
2.1	Scénario tendanciel	6
2.1.1	Phénomènes migratoires, évolution des populations	6
2.1.2	Développement économique	6
2.1.3	Filière bois	7
2.1.4	Infrastructures de transport	7
2.1.5	Dimension touristique	7
2.1.6	Équilibres territoriaux et armature urbaine, rayonnement métropolitain	8
2.2	Scénario du préservation	9
2.2.1	Phénomènes migratoires, évolution des populations	9
2.2.2	Développement économique	9
2.2.3	Filière bois	9
2.2.4	Infrastructures de transport	10
2.2.5	Dimension touristique	10
2.2.6	Équilibres territoriaux et armature urbaine	10
2.3	Scénario de transformation dynamique	11
2.3.1	Phénomènes migratoires, évolution des populations	11
2.3.2	Développement économique	11
2.3.3	Filière bois	12
2.3.4	Infrastructures de transport	13
2.3.5	Dimension touristique	14
2.3.6	Équilibres territoriaux et armature urbaine	15
3	Un avenir voulu, premières propositions	17
3.1	Une stratégie d'aménagement	17
3.1.1	Les piliers du développement landais	17
3.1.2	La position de troisième ligne au sud-ouest doit être campée par Dax	20
3.1.3	Pas d'équipe équilibrée sans un développement arrière, autour de Mont-de-Marsan.	20
3.2	Trois focus	23
3.2.1	Mont-de Marsan	24
3.2.2	: Dax	25
3.2.3	: Rural	26
3.3	Transports : nos propositions	27

3.3.1 Créer une gare TGV du littoral landais _____	27
3.3.2 Proposer des services régionaux à grande vitesse (SR-GV) _____	27
3.3.3 Créer une plateforme logistique à Lалуque _____	28
3.3.4 Organiser de véritables gares intermodales _____	28
3.3.5 Créer des axes transversaux structurants _____	29
3.3.6 Mettre en valeur les territoires de l'A65 et de l'A63 _____	29
3.3.7 Développer les aéroports d'aviation légère (tourisme et affaires) _____	30
3.3.8 Créer une route touristique de l'Adour _____	30
3.3.9 Organiser un réseau vert pour les vélos et proposer des vélos en libre service dans les villes _____	30
3.3.10 Encourager l'automobile électrique _____	31
3.3.11 Divers _____	31
3.4 Les Landes, un bilan exemplaire en matière de gaz à effet de serre _____	35
3.5 Le développement économique _____	37
3.6 Tourisme _____	37
3.7 Développement numérique et communication _____	38

ANNEXES

1. Avis sur tracé, gares et dessertes TGV et SR-GV
2. Visibilité des Landes à la C.E.

1 - Contexte

4

- **L'environnement démographique** est donné par les projections INSEE qui ont été faites pour 2015 et 2030. En 2015, les Landes compteraient 390 000 habitants et 437 500 en 2030. **On peut donc évaluer le nombre d'habitants à 500 000 en 2040 dans une optique de croissance recherchée (scénario de transformation dynamique) et probablement stable au niveau de 2030 pour les deux autres scénarios, que cette limitation soit volontaire (scénario de préservation) ou s'impose d'elle même faute d'espaces et de possibilité de développement (scénario tendanciel).** Si l'on tient compte des résidences secondaires et des touristes, il faut appliquer à ces chiffres un coefficient de majoration significatif – actuellement de 15% - qui variera au cours de l'année pour caractériser les populations présentes sur le territoire.
- Les Landes sont un département à tradition industrielle. **Il paraît souhaitable** – et cela est clairement exprimé par les élus - **que le poids de l'industrie ne diminue pas en valeur relative au seul profit d'une économie résidentielle. L'objectif quantitatif du point de vue des emplois industriels est, dans le scénario démographique le plus dynamique, de l'ordre de 7500 emplois supplémentaires à l'horizon 2040.** Il paraît à portée **pourvu qu'on s'en donne les moyens en termes de promotion** d'autant que les décisions récentes d'investissement dans le domaine sidérurgique portent déjà sur plus de 500 emplois.

Toutefois des difficultés pèseront sur la réalisation de cet objectif :

- Beaucoup d'unités de production industrielle existantes dépendent de centres de décision situés hors du département, voire du territoire national. Les choix concernant le devenir de ces unités sont effectués en fonction de considérations liées à l'évolution des marchés au plan mondial, de la parité des monnaies et des poids d'autres territoires au sein de l'actionnariat. Le Département dispose de peu de leviers pour peser sur ces décisions. Il faut noter que tous les économistes prédisent une poursuite du transfert des emplois industriels vers les pays émergents (Asie, Amérique latine) ou encore les pays situés hors de la zone euro (c'est notamment le cas de la production aéronautique ou des papeteries).
- Certaines industries traditionnelles peuvent se trouver en décalage avec l'évolution des marchés : contestation croissante en Europe du Nord à l'égard du foie gras (en raison du caractère « inhumain » du procédé de fabrication), lutte contre l'obésité, évolution de la demande en matière de mobilier avec le poids croissant dans la consommation du mobilier « peu durable » dont Ikea est le champion, réorganisation de l'industrie papetière vers des zones dont les réglementations sont moins strictes en matière d'environnement.

- Toutes les actions destinées à favoriser l'émergence d'activités nouvelles au sein des entreprises traditionnelles (IAA, aéronautique) qui supposent à la fois de la veille technologique et commerciale, des actions de valorisation de la recherche, et de l'industrialisation de nouveaux procédés vont souffrir du relatif éloignement alors que la tendance croissante de la matière grise est de se concentrer dans les métropoles.
- **Les enjeux pour un développement durable de la filière bois** à l'horizon 2040 dont on a toutes raisons de penser que sa branche pâte à papier aura été significativement délocalisée dans les pays émergents : diversifier les débouchés pour les produits issus de la forêt y compris pour les productions non-ligneuses, gagner la confiance des acteurs agissant en aval de la filière construction afin de maximiser l'utilisation de bois local dans la construction, développer une filière bois-énergie permettant de maintenir les équilibres écologiques et économiques de la forêt, faire face aux risques naturels en limitant les conséquences négatives.
- **Les objectifs en matière de transports** sont de favoriser le renforcement de l'armature urbaine des Landes et de mailler le territoire en y développant la transversalité, d'aider au développement harmonieux de l'activité et de la résidence, en évitant le « zoning », de diminuer les émissions polluantes et la consommation d'énergie en favorisant les équipements et modes écologiques, d'améliorer l'accessibilité des Landes pour augmenter son attractivité au plan économique et pas seulement touristique ou résidentiel, de profiter des nouvelles infrastructures de transport pour créer du développement et éviter la perpétuation de « l'effet tunnel ».
- **L'avenir du tourisme dans les Landes dépend d'un certain nombre de conditions :**
 - éviter la dégradation du patrimoine naturel et culturel,
 - anticiper les mutations du système de santé et faire évoluer l'industrie du thermalisme,
 - augmenter la qualité de l'ensemble des équipements touristiques pour rester compétitif,
 - capitaliser sur une image plutôt jeune liée aux sports de glisse et aux grands espaces naturels, rajeunir l'image des stations thermales et rendre Dax attractif aux touristes du littoral,
 - mettre en avant, valoriser et ouvrir la culture landaise aux visiteurs,
 - trouver un juste équilibre entre la fonction « résidentielle » et « touristique ».

2 - Scénarios

2.1 Scénario tendancier

Résumé : *Si le tourisme se développe sur le littoral, le poids de l'économie résidentielle augmente, la pression foncière et le mitage du territoire s'accroissent, surtout à proximité des agglomérations frontalières (avec afflux en priorité des populations les moins favorisées) et sur le littoral, la population résidente vieillit, tandis que les salariés à revenu modeste ne peuvent trouver à se loger, les conflits d'usage entre une population vieillissante, un tourisme de masse et des éléments porteurs de projets de développement s'aggravent, les exploitants agricoles et les emplois industriels disparaissent, le territoire se fragmente, les ressources s'épuisent...*

6

2.1.1 Phénomènes migratoires, évolution des populations

Le phénomène de « résidentialisation » des actifs travaillant à Bordeaux, Arcachon ou BAB et s'installant au nord-ouest et au sud-ouest des Landes, l'arrivée croissante des retraités sur le littoral, le développement des résidences secondaires sur le littoral et un peu dans les terres se poursuivent en raison des différentiels de prix du foncier et de l'immobilier perdurant entre les Landes et la Gironde ou les Pyrénées-Atlantiques. D'une façon générale, la périurbanisation croît et les collectivités locales doivent financer des services publics sans bénéficier de ressources nouvelles significatives.

2.1.2 Développement économique

Le scénario tendancier voit la zone de Tarnos accueillir la sidérurgie. Les IAA du gras connaissent un déclin lent et régulier. Les zones les plus attractives comme le sud du département continuent à concentrer les activités et le tourisme mais les services à plus forte valeur ajoutée se localisent également dans l'agglomération de Bayonne.

La dynamique de désindustrialisation de l'économie est dans un premier temps compensée par la dynamique résidentielle qui crée des emplois à faibles revenus. Le modèle « résidentiel », générant lui-même de faibles revenus est mis à mal par la baisse du pouvoir d'achat.

L'économie résidentielle se développe et a pour conséquence l'arrivée de chaînes internationales et de leurs franchisés sans authenticité ni spécificités landaises ; l'identité culturelle landaise se trouve laminée et le département est de plus en plus dépendant de décisions extérieures.

2.1.3 Filière bois

Le système de gestion de la qualité du bois mis en place sur la base des résultats des recherches menées par le pôle de compétitivité et des résultats obtenus en matière de classification des bois de sciage rend le secteur de la construction plus confiant vis-à-vis des matériaux locaux. Ce secteur se développe. Les sous-produits sont valorisés dans une filière biomasse-énergie. Ces nouveaux débouchés compensent peu ou prou la disparition progressive de l'activité papetière et les difficultés rencontrées par l'industrie du meuble.

2.1.4 Infrastructures de transport

Dans ce scénario, la LGV – terminée bien après 2020 en raison des problèmes de financement – dessert mal les Landes, l'option gare périphérique ayant été privilégiée tant à Mont-de-Marsan qu'à Dax et le projet de gare littorale ayant été abandonné.

La SNCF et les nouveaux opérateurs ne réussissent pas à mettre en œuvre une véritable autoroute ferroviaire avec le nord de la France ou de l'Europe susceptible d'attirer le trafic de camions. Le « mur de camions » ne fait que se consolider sur la N10.

Dans ces conditions, la mobilité continue d'augmenter de même que la dépendance à l'automobile.

La LGV, l'A65 et l'A63 n'ont pas d'impact majeur sur l'économie landaise et « l'effet tunnel » se perpétue.

2.1.5 Dimension touristique

Dans ce scénario, la fréquentation touristique continue à croître au rythme de 2% par an, l'activité touristique se concentre sur le littoral, avec une forte saisonnalité (+ de 80% en saison d'été). Les pôles urbains de Bordeaux et BAB grignotent les extrémités de la façade littorale. Le conflit d'intérêt entre les populations locales et les touristes se manifeste de manière préoccupante.

La concentration d'un tourisme de masse sur la façade littorale, qui s'ajoute à un développement mal maîtrisé entraîne des problèmes de transport de plus en plus importants. Les accès aux stations sont saturés pendant la saison d'été et certains week-ends hors saison. Cette affluence démesurée entraîne une dégradation conséquente de l'environnement qui ne fait qu'accentuer la dégradation du littoral et l'érosion des plages conséquences du réchauffement climatique.

L'hébergement de plein air se dégrade et l'hôtellerie traditionnelle ne se renouvelle pas.

Le thermalisme des Landes reste un thermalisme de santé fortement lié au système de sécurité sociale français ; il est précarisé par les déficits de celui-ci. Si le département est toujours numéro 1 en termes d'accueil de curistes en France, l'activité thermale des Landes reste sous-valorisée et ne génère que très peu de retombées pour le territoire.

L'image des Landes comme destination est vieillissante et se dégrade. Le territoire ne dispose pas d'une offre touristique organisée. La présence d'un espace extraordinaire apporte une sensation de

vide et d'ennui qui devient finalement un handicap. La destination n'existe que par les stations balnéaires, elles-mêmes en déclin et peu adaptées aux attentes des touristes de 2040.

2.1.6 Équilibres territoriaux et armature urbaine, rayonnement métropolitain

La pression foncière est de plus en plus forte autour des villes, et la ressource foncière faiblement maîtrisée fait l'objet d'une valorisation résidentielle consommatrice d'espace et productrice d'une offre de logements peu diversifiée. Cette dynamique banalise et spécialise les espaces périurbains qui peinent à développer une fonction économique et socioculturelle et deviennent de moins en moins attractifs. Les agricultures périurbaines ne parviennent pas à se maintenir, en raison de la pression foncière et immobilière.

Les centres ruraux et les communes à proximité des pôles urbains importants deviennent des réservoirs fonciers. Le mitage du territoire résultant de l'afflux de nouveaux résidents et le maintien d'une agriculture à forte empreinte écologique conduisent à une intensification de l'érosion de la biodiversité. L'espace rural devient, sur des portions croissantes, faute d'entretien, un espace nature fragilisé par le désengagement des activités humaines qui menace toute l'économie et à terme la structure sociale du territoire.

Face aux évolutions démographiques, certains services de proximité périssent et l'accès aux services publics devient problématique pour les populations à faible mobilité et à faible revenu. Les ménages les moins aisés, obligés de s'installer de plus en plus loin de leur lieu de travail doivent sacrifier une partie de leur pouvoir d'achat pour faire face aux dépenses de transport, et une partie de leur temps disponible en trajets domicile-travail.

Ce scénario pénalise donc les populations les plus fragiles.

La croissance démographique se poursuit, avec un vieillissement particulièrement fort sur certains espaces ruraux.

Aux disparités sociales s'ajoutent des disparités générationnelles.

Les résidences secondaires se transforment en résidences principales créant ainsi un besoin important en services qui n'était pas prévu. Les habitations n'étant pas toutes équipées pour une occupation permanente ne sont pas forcément aux normes. Par conséquent, il y a une précarisation de l'habitat. L'installation des populations dans la bande littorale met en danger les espaces fragiles et les sites protégés.

Tout cela se traduit par une perte d'attractivité et de compétitivité du territoire, par une dégradation de la qualité des paysages et des écosystèmes, par la régression de la solidarité sociale.

2.1.7 Équilibres financiers

Ce scénario est difficilement supportable financièrement pour les collectivités : les ressources fiscales se tarissent du fait de la désindustrialisation qui ne peut être endiguée, et si l'économie résidentielle prend en partie le relai pour apporter de nouvelles ressources, elle nécessite également

de la part des collectivités des dépenses plus importantes encore pour faire face à l'accroissement de la demande de services publics non marchands.

2.2 Scénario de préservation

Résumé : *Sous la pression d'une opinion publique inquiète des dégradations de l'environnement, la rareté et la fragilité des ressources sont prises en compte ; la protection des espaces naturels, de la biodiversité, des plages, du cordon dunaire est privilégiée ; les zones constructibles sont restreintes, les flux de touristes sont canalisés, le souci de l'environnement comme élément fort de l'attractivité du territoire l'emporte sur toute autre considération de croissance.*

9

2.2.1 Phénomènes migratoires, évolution des populations

De sévères mesures de protection des littoraux et de la forêt ayant été prises et les prix du foncier et de l'immobilier dans les Landes ayant beaucoup monté, la croissance de la population dans le département s'est beaucoup ralentie.

La périurbanisation est contenue et on commence à réhabiliter et densifier les centres-villes.

Sur le littoral se développe maintenant un tourisme plus élitiste, à tendance « bobo » : maisons écologiques, huttes dans les arbres, activités respectueuses de l'environnement.

2.2.2 Développement économique

Le scénario de préservation qui rejoint le scénario tendanciel comporte en outre la volonté de limiter le développement économique là où il est le plus actif : le sud du département sous l'effet de la pression foncière et de la volonté de réserver ce territoire au tourisme.

2.2.3 Filière bois

Le massif forestier est reconstitué dans sa totalité, mais les fonctions sociales et environnementales de la forêt sont privilégiées, les surfaces forestières dédiées à la production diminuent, les exigences PEFC augmentent, la branche pâte à papier a été délocalisée. Un tourisme vert se développe à l'intérieur des terres en assurant l'équilibre écologique forestier. La régression de la vocation productive de la forêt amène le retour de variétés de pin maritime à croissance plus lente. L'économie de proximité qui se généralise entraîne une intensification de la valorisation du bois pour la production d'énergie. La filière bois n'est plus le moteur économique qu'il était mais permet d'offrir emploi, logement et énergie à la population locale.

2.2.4 Infrastructures de transport

La croissance de la mobilité est devenue faible voire négative.

Les comportements changent sous le triple effet de la croissance du prix du carburant et des « taxes carbone », de l'offre abondante des TGV, SR-GV, TER bien coordonnés dans les gares ; la mise en œuvre efficace des autoroutes ferroviaires permet de limiter le « mur de camions » sur les axes nord-sud ; et l'on assiste à des reports modaux massifs de la route et l'avion vers le fer.

2.2.5 Dimension touristique

Le CG40 qui fait de la préservation de l'environnement sa priorité, bride ainsi le rôle moteur du tourisme dans l'économie ; les zones constructibles sont limitées en particulier sur la bande littorale, le périmètre du Parc Naturel Régional s'étend vers la côte.

L'activité touristique balnéaire est contrainte par les nouvelles dispositions d'urbanisme. Les flux de touristes sont progressivement répartis vers l'intérieur des terres et l'activité touristique du littoral ralentit limitant les dégradations. Progressivement, un réseau de chambres d'hôte en milieu rural s'est construit dans le département. Un tourisme plus familial se développe. **L'écotourisme et l'art de vivre** sont devenus les principaux vecteurs du développement touristique des Landes.

Le thermalisme des Landes reste un thermalisme de santé fortement lié au système de sécurité sociale français. Le département est toujours numéro 1 en termes d'accueil de curistes en France. Cependant l'activité thermale des Landes est sous-valorisée et ne génère que très peu de retombées pour le territoire.

2.2.6 Équilibres territoriaux et armature urbaine

Le vide landais

Le département des Landes reste un grand vide dans la région Aquitaine : préservation de la nature, maintien d'un mode de vie rural, aucune dynamique urbaine, aucun pôle économique important, aucun maillage urbain intérieur, des centres urbains moyens et isolés, un patrimoine riche mais non renouvelé ; l'identité landaise reste forte mais ne rayonne pas, l'ouverture est limitée sur l'extérieur, le Département a une faible visibilité.

2.2.7 Equilibres financiers

On peut penser que le scénario de préservation est moins déséquilibré financièrement que le scénario tendanciel dans la mesure où la réduction des dépenses devrait faire plus que compenser la dégradation des recettes.

2.3 Scénario de transformation dynamique

Résumé : *le développement durable est privilégié, en particulier dans sa dimension sociale, mais structuré dans un réseau d'éco-bourgades reliées par un réseau de transports en commun non polluants ; les Landes s'affirment comme un territoire alternatif en devenant le premier territoire français et même européen vitrine de la filière bois ; si le patrimoine naturel est pris en considération, il est également mis à contribution. La mise en œuvre de ce scénario a supposé une concertation avec les grandes agglomérations frontalières, comme avec la Région.*

11

2.3.1 Phénomènes migratoires, évolution des populations

En raison de son espace, de sa qualité de vie, de ses prix moindres, les Landes attirent non seulement des retraités et des touristes mais aussi des actifs avec leur famille, des activités et des emplois, cela grâce à une politique d'accueil conjointe des entrepreneurs, des entreprises et des salariés.

2.3.2 Développement économique

Le scénario de transformation dynamique tente à la fois de capter un développement d'emplois industriels hors du département et d'assurer un développement harmonieux des potentiels actuels.

L'Aquitaine s'affirme en effet comme une **région attractive pour les investissements internationaux**. Les sports de glisse continuent de générer des emplois industriels ; un pôle de compétitivité s'est développé qui a acquis une notoriété nationale et européenne. Des investissements sont possibles dans les Landes en matière de chimie verte, d'utilisation non alimentaire des productions agricoles : certaines études ont évalué à plus de 10% de l'emploi total le potentiel de création de nouveaux emplois liés au développement des produits non alimentaires des ressources agricoles (biocarburants, bio lubrifiants, solvants à base végétale). Il y a là un créneau à ne pas manquer. Mais ces investissements étant davantage le fait de compétiteurs étrangers que des producteurs français dont le centre de gravité se situe d'ailleurs dans la moitié nord de la France, le Conseil général des Landes même s'il est membre du réseau « Invest in Aquitaine » ne disposait pas de moyens suffisants pour faire connaître son territoire et a mis en place sa propre structure de promotion.

Les Landes disposent avec leur immense forêt d'une ressource qui est valorisée dans deux directions : l'éco construction et l'énergie (voir C – 3).

L'évolution de l'agriculture et des IAA qui y sont associées est encouragée autour de l'aspiration à une alimentation biologique et saine. Les premières réalisations liées à l'élevage des salmonidés

sont développées et encouragées en renforçant les liens avec les instituts de recherche qui existent sur le territoire national. Il s'agit là plutôt de capter les travaux des centres de recherche que de chercher à en constituer ex nihilo. De même des dispositifs de soutien à la reconversion d'exploitations agricoles vers une agriculture bio permettent au département de capter la demande nationale non satisfaite du fait du retard français.

Mais l'industrie ne saurait à elle seule assurer une croissance suffisante des emplois pour répondre à tous les nouveaux actifs du territoire. Les **services marchands doivent y pouvoir également**. La place prise par l'économie résidentielle le justifie d'ailleurs pleinement. Les services à la personne constituent un atout pour l'attractivité et la compétitivité des territoires. Les collectivités peuvent contribuer de manière importante à leur émergence : soutien à la formation, aide à la création d'entreprise et à la gestion, mise en place d'un outil local destiné à faire connaître l'offre (on ne peut en effet laisser se structurer l'offre par les seules enseignes nationales –ce dispositif peut être mis en place par la CCI et/ou le conseil général).

Mais beaucoup de ces métiers n'offrent que des rémunérations limitées et les collectivités peuvent contribuer à répondre aux besoins de logement de ces actifs, en « mettant à niveau » l'offre de logements sociaux en location comme en accession.

2.3.3 Filière bois

Les Landes sont la vitrine française de la filière bois :

Le massif forestier a été reconstitué dans sa totalité, les communes forestières se sont unies pour défendre leurs positions, les risques sont partagés entre l'Etat et les sylviculteurs, les exigences PEFC augmentent progressivement. Le système de gestion partagée des risques permet d'assurer le renouvellement durable des ressources issues de la forêt.

On diversifie les variétés voire les espèces cultivées tout en maintenant un cœur de forêt mécanisable. En particulier, on assiste à un retour de variétés de pin maritime à croissance plus lente pour répondre à la demande du secteur de la construction. Ces variétés sont d'ailleurs probablement moins fragiles que les variétés destinées à la pâte à papier qui ont subi d'importants dégâts lors de la tempête.

Le système de gestion de la qualité du bois mis en place sur la base des résultats des recherches menées par le pôle de compétitivité rend le secteur de la construction plus confiant vis-à-vis des matériaux locaux. Une offre compétitive a émergé. Les besoins sont considérables. **Les collectivités publiques ont joué un rôle significatif** comme en témoignent plusieurs exemples sur le territoire national¹. La voie de la mutualisation est la solution la plus pertinente car elle permet de dégager plus de valeur ajoutée et de rendre à la forêt sa place dans l'économie. Les collectivités publiques sont capables de **rapprocher l'offre de la demande par "une valorisation locale du bois"**. Ainsi, dans

¹ Séchoir mutualisé dans le Morvan, pôle d'excellence rurale dans le PNR des Bauges, société coopérative d'intérêt collectif du pôle bois du Haut Forez.....

les Landes de Gascogne, plusieurs collectivités et territoires de projet travaillent ensemble pour proposer une offre en termes d'habitat. Les collectivités interviennent également à travers la **commande publique**².

Le département **incite donc l'ensemble des collectivités publiques à favoriser l'utilisation du bois dans la construction** (bâtiments publics, écoles, médiathèques, mais aussi abribus...) et met à profit la réalisation des nombreux logements HLM attendus, qui permettent le maintien d'une certaine mixité sociale dans les territoires les plus concurrencés, pour favoriser la mise au point de « modèles » de logements à la fois esthétiques et innovants. Ces chantiers sont l'occasion d'établir des liens avec les organismes de formation des salariés des entreprises du bâtiment pour diffuser les nouvelles pratiques nécessaires pour répondre aux nouvelles normes du développement durable (logements dits passifs). Cela renforce la compétitivité des entreprises de construction du département et permet à certaines d'entre elles de gagner des marchés hors du territoire.

Les entreprises contribuent financièrement aux recherches menées par le pôle et bénéficient des éco-innovations qu'elles valorisent pour leur développement économique.

La filière se développe non seulement en matière de charpente en bois mais aussi en matière d'isolation extérieure, sur le modèle scandinave (bardage pour ravalement thermique de l'habitat ancien). On le traite comme s'il s'agissait d'un simple ravalement de façade. Les matériaux composites se développent, grâce à la résistance des produits mis au point qui s'est nettement améliorée et leur a permis de rentrer dans les normes.

La dépendance énergétique du territoire est fortement réduite grâce aux efforts consentis en matière d'efficacité thermique des bâtiments publics et des logements. La filière biomasse-énergie existe encore surtout à des fins de valorisation des déchets et sous-produits.

2.3.4 Infrastructures de transport

Le formidable bond des années 2010/2020 dans le domaine des infrastructures de transport (LGV et autoroutes ; voies transversales et littorales complémentaires) a aussi porté ses fruits. Encouragé par le Conseil Général, l'usage de la voiture électrique commence à se généraliser dans les Landes comme partout en Europe comme véhicule d'usage journalier. La mobilité des hommes et des marchandises croît mais sa croissance est totalement absorbée par le mode ferroviaire ou les modes doux.

Pour favoriser la réalisation de ce scénario, nous avançons **onze propositions concrètes** qui sont présentées en conclusion.

² Le conseil général des Vosges a ainsi élaboré une charte en 2007, à travers laquelle le département s'engage à donner un appui technique, d'ingénierie, et financier aux collectivités locales qui privilégient l'emploi du bois dans les constructions publiques.

2.3.5 Dimension touristique

Les Landes visent un modèle réaliste de tourisme durable (on entend par tourisme durable toute forme de développement, aménagement ou activité touristique qui respecte et préserve à long terme les ressources naturelles, culturelles et sociales et contribue de manière positive et équitable au développement économique et à l'épanouissement des individus qui vivent, travaillent ou séjournent sur ces espaces)

Amélioration importante de l'accès au littoral : les plages sont désormais accessibles par vélo, Transport en Commun en Site Propre (TCSP), taxis, ou véhicules automobiles propres ou sur autorisation spéciale (camping car). Les voitures particulières à moteur à combustion sont interdites dans une zone s'étendant sur plusieurs km à l'est du littoral. Comme cela est le cas pour certaines stations de ski, certaines îles de Bretagne ou de Vendée, le concept « no-car » emporte un franc succès auprès des visiteurs.

Reconstruction d'hébergements touristiques en retrait du littoral en conséquence du réchauffement climatique et de l'élévation du niveau de l'océan.

Filières : les Landes se sont positionnées clairement sur :

*le thermalisme

Tout en cultivant sa réputation de sérieux et de savoir-faire médical, la filière thermale s'est progressivement ouverte vers les nouveaux produits du « bien-être » et de la remise en forme. La rénovation des équipements anciens et la construction de nouveaux espaces ouverts au grand public a permis le développement d'un thermalisme moderne. Les équipements de thermalisme ludique ont trouvé leur place dans l'offre des Landes et bénéficient de la bonne réputation de la filière. Les Landes sont reconnues comme le nouvel espace de détente et de santé en France et en Europe.

Les stations thermales se positionnent également comme villes de loisirs urbains (cinémas, concerts, spectacles, shopping, ...) complémentaires des loisirs balnéaires.

*le tourisme balnéaire durable

Les Landes ont construit une offre de tourisme balnéaire durable originale. Entre vert et bleu, les Landes proposent un parc d'hébergements éco-responsables et un mode de vacances proche de la nature en accord avec les cultures et traditions locales.

Le surf est intégré pleinement à l'offre balnéaire éco-responsable. Les Landes représentent une bonne alternative aux autres destinations plus lointaines et plus chères. Bien que le potentiel de développement de la filière soit limité, l'image du surf est constitutive du succès et de l'attrait de la destination, en harmonie avec la durabilité de l'espace côtier, les produits « bio » et la proximité avec la nature.

***l'art de vivre et la gastronomie**

Les acteurs ont su développer une offre structurée autour des thématiques de l'art de vivre landais et en particulier de la gastronomie. La gamme de produits packagés (transport-nuitée-activités) permet d'attirer la clientèle urbaine en milieu rural particulièrement pour des courts séjours.

Il y a là de quoi fidéliser aussi bien les clientèles de proximité de la région Aquitaine et du Pays Basque espagnol que celles de la région Ile de France et les clientèles familiales attirées par les valeurs de partage et les traditions. Il y a là de quoi séduire les clientèles étrangères, en particulier les clientèles d'Europe du nord particulièrement sensibles aux questions environnementales et attirées par les modes de vacances « nature ». Grâce notamment à la nouvelle desserte TGV, les Landes sont à même d'attirer pour du « short break » tout au long de l'année, une clientèle de cadres urbains, en constante recherche de nouveaux produits et destination week-end. Des produits tels que le thermalisme ludique, le golf, ou encore l'art de vivre et la gastronomie sont des produits d'appel pour ce type de clientèle.

Économie résidentielle et tourisme :

Face à l'augmentation du parc de logements dans les zones touristiques (logement principal et résidences secondaires), les Landes ont développé une offre de « tourisme résidentiel » pionnière. Il s'agit, à tous les niveaux de la gestion publique locale d'intégrer la fonction résidentielle au développement touristique, comme la fonction touristique au développement résidentiel. L'attractivité résidentielle des communes du littoral est de plus en plus forte, la question de la mixité des fonctions touristique et résidentielle traitée par anticipation a permis au territoire de mener une politique d'aménagement et de services répondant à la fois aux besoins des touristes, des résidents saisonniers et des résidents permanents.

2.3.6 Équilibres territoriaux et armature urbaine, dynamique sociale

Les notions d'accès, de diffusion et de maillage sont au cœur de ce scénario. Celui-ci privilégie un modèle de développement basé sur la mise en réseau des centralités et des bassins de vie en optimisant les effets économiques et en corrigeant les déséquilibres générés par les dynamiques de développement sur l'ensemble du territoire.

Il s'agit d'exploiter certaines caractéristiques qui pourraient être considérées comme des handicaps pour en faire des atouts. Quelques exemples :

- La position centrale relativement « enclavée » des Landes, qui favorise la préservation de la forêt et des sites naturels du territoire.

- La relative domination et l'attractivité des autres départements (Gironde, Pays basque) qui peuvent devenir des complémentarités.
- La « nouvelle donne écologique » considérée comme un handicap en référence à la dispersion urbaine qui peut exercer une fonction de stimulation de l'innovation (énergies « vertes ») et de l'expérimentation de nouveaux modèles d'habitat (construction en bois).
- Des territoires de faible densité qui induisent certes des coûts en matière de moyens de transports par habitant mais qui pourraient constituer un avantage dans le contexte d'une Europe fortement peuplée et urbanisée.

Ce scénario voit l'émergence de communautés de vie de taille humaine qui ont su restaurer le lien social et développer de nouvelles solidarités. Les problèmes d'accès aux services sont traités par la collectivité qui propose des solutions innovantes et a mis en place à cet effet des systèmes de transport efficaces et respectueux de l'environnement.

2.3.7 Equilibres financiers

Ce scénario est, d'un point de vue financier, le plus satisfaisant des 3 dans la mesure où la croissance des recettes est assurée par un effort soutenu de ré industrialisation, ainsi que de développement de services marchands, et la croissance des dépenses fortement limitée par une politique volontariste d'accueil des nouveaux résidents dans les villes ou les bourgs déjà équipés en services public.

3 - Un avenir voulu, premières propositions

3.1 Une stratégie d'aménagement

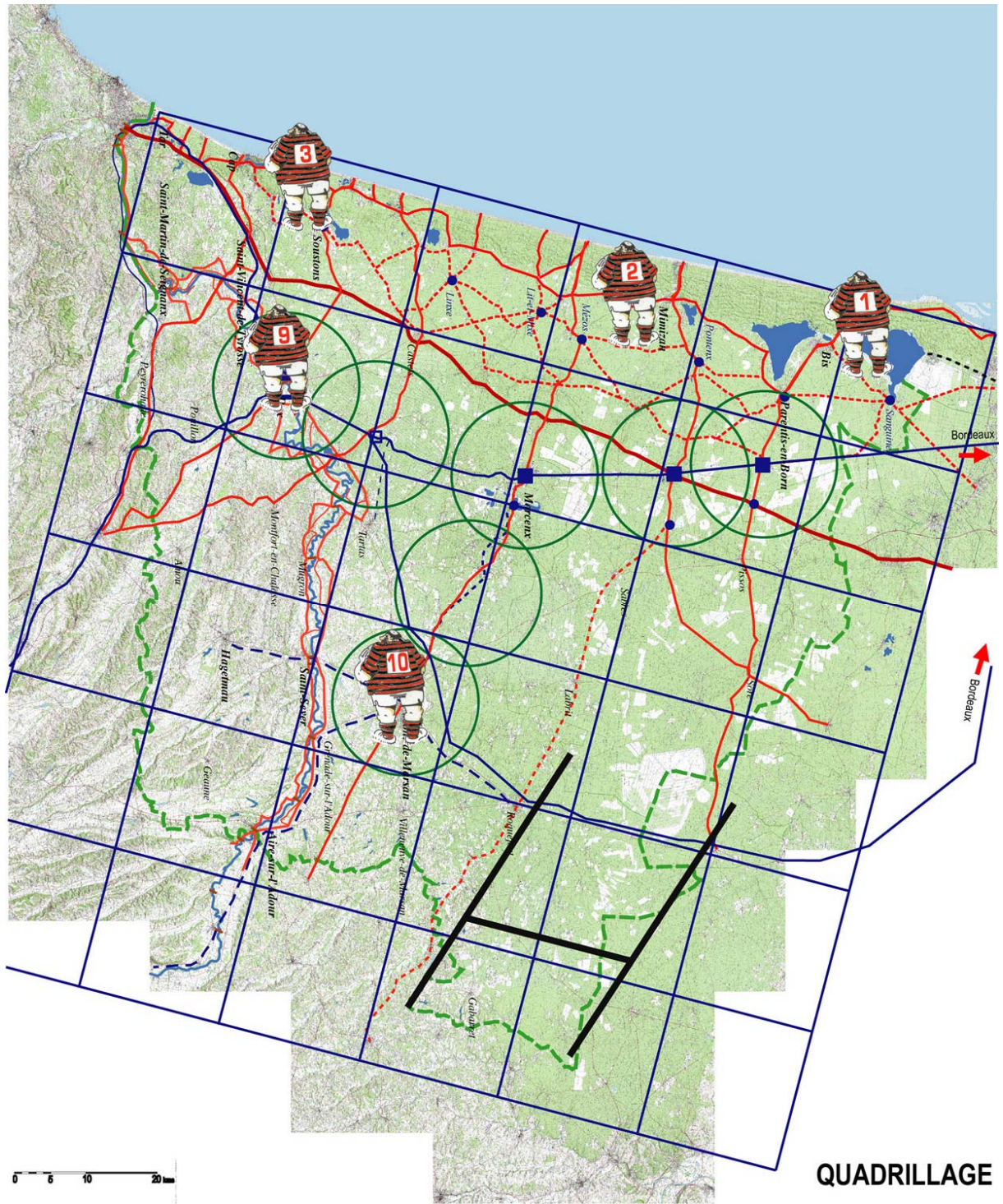
Nous proposons de mettre en place une stratégie d'aménagement qui pourrait être à l'image d'une équipe de rugby. Il est important que la ligne d'avants soit solide, que les troisièmes lignes soient en mesure d'occuper tout le terrain, tant le devant que l'arrière du terrain, et d'avoir de bons défenseurs arrière.

3.1.1 Les piliers du développement landais

Ils sont manifestement campés sur le littoral au sud, au nord, et au centre avec trois caractéristiques. Car si la géographie de la côte littorale donne une homogénéité apparente : un océan aux spots compétitifs, des baignes et courants marins rendant les plages dangereuses et empêchant une occupation balnéaire non surveillée, un cordon dunaire fixé par les pins maritimes, ... Cela pour l'unité géographique, mais ce n'est qu'une apparence physique. En fait, il y a trois segments très caractéristiques par leur occupation urbaine :

- **Au sud-ouest** depuis Saint-Jean-de-Luz jusqu'à l'embouchure de l'Adour, la côte basque, une route littorale suit le cordon dunaire, ce qui entraîne une urbanisation quasi-continue. Puis, de Tarnos à Moliets, la route littorale existe, elle chemine entre 1 et 3 kilomètres du front de mer et ménage des espaces forestiers protégés qui identifient bien Tarnos, Labenne, Capbreton, Vieux-Boucau et Moliets.
- **Au nord-ouest** on trouve une configuration identique, la côte arcachonnaise, avec une route littorale qui suit le cordon dunaire de Biscarosse-Plage au Pyla-sur-Mer. Là, au contraire, ce sont des campings et des structures légères qui accompagnent cette voie, l'urbanisation continue se développant sur la rive sud du bassin d'Arcachon et du Pyla à Biganos.
- Et puis, il y a toute une **partie littorale centre, de Biscarosse à Léon**, qui n'est alimentée que par des transversales, la route littorale se situant à plus de 5 kilomètres à l'intérieur des terres. Cela présente la gémellité d'un bourg continental annexé à une cité balnéaire qui se développe : Biscarosse et Biscarosse-Plage, Mimizan et Mimizan-Plage, Saint-Julien-en-Born et Contis-les-Bains, Saint-Girons-en-Marensin et Saint-Girons-Plage.

Ces trois typologies pourraient d'ailleurs impliquer des politiques d'aménagement adaptées à chacune des zones.



La priorité est de mieux desservir la côte :

La desserte actuelle de la côte landaise n'est en effet pas satisfaisante avec une voie ferrée distante de 20 à 40 km et un réseau routier sous-dimensionné, ce qui entraîne une congestion automobile en été ou week-end.

Il s'agit donc à la fois de limiter le trafic automobile et d'assurer :

- une meilleure **connexion avec les TER** qui utilisent et utiliseront la ligne actuelle
- une meilleure **liaison horizontale** entre les villes proches de la côte et leurs plages
- une **desserte verticale en arrière** du littoral

Pour cela, il faudrait mettre en œuvre **une combinaison de moyens, adaptables en fonction des variations saisonnières** :

- **Créer une voie ferrée électrifiée Biscarosse – Parentis – Ychoux** se raccordant à la ligne actuelle Bordeaux / Hendaye. Alternativement, une voie ferrée électrifiée **Biscarrosse / Sanguinet / Caudos** (25 km à créer) permettant de desservir Sanguinet et Biscarrosse par TER³ est envisageable, mais elle serait moins cohérente avec le projet d'un pôle de développement mentionné plus loin.
- **Créer une voie ferrée Morcenx / Mimizan** en prolongement de la voie Mont-de-Marsan / Morcenx (30 km à créer), le tout étant électrifié, permettant de relier Mimizan à Mont-de-Marsan et Bordeaux ou Dax et Bayonne par TER.
- **Organiser** (en saison ou le WE) **des services de bus « verts⁴ »** entre les gares TER⁵ et les plages, en prévoyant les correspondances, passant par les bourgs ou villes de l'intérieur situées sur les deux routes arrière du littoral, il s'agit de proposer des navettes attractives circulant sur des pistes vertes utilisant pour partie les emprises des anciennes voies ferrées.
- **Doubler la route arrière du littoral (D652) par une route nouvelle ou réaménagée s'appuyant sur les bourgs existants** : Parentis / Pontenx / Leych / Mézos / Uza / Linxe / Azur / Soustons/ Tosse...

La solution du tram/train⁶, évoquée par ailleurs, ne nous paraît pas pertinente et trop coûteuse en l'absence d'infrastructure train ou tram existante. De plus, la solution bus est beaucoup plus souple, compte tenu de la fréquentation saisonnière du littoral.

³ Une alternative serait d'utiliser la voie ferrée militaire de la base de Cazaux, mais nous n'en savons pas l'état et par ailleurs sa prolongation jusqu'à Biscarrosse poserait problème (contournement de l'étang de Cazaux et Sanguinet)

⁴ Bus à haut niveau de service (BHNS) avec moteur hybride ou électrique.

⁵ Gares de Ychoux, Labouheyre, Morcenx, Lalouque, Dax ou Gare GV littorale.

⁶ Le tram-train est un concept de transport qui consiste à assurer la continuité entre le transport urbain et suburbain en faisant circuler des trains légers ou des tramways à la fois sur des voies ferrées urbaines et des voies ferrées type SNCF, en raccordant et rénovant en général des infrastructures existantes.

- Même si la question est plus sensible, envisager d'ouvrir la route littorale au droit du Centre d'essais des Landes.

3.1.2 La position de troisième ligne au sud-ouest doit être campée par Dax

Loin de n'être qu'une destination de jour de pluie durant la période estivale, Dax est en mesure d'offrir avec sa région immédiate et avec son histoire, ses animations, son thermalisme, une alternative à l'héliotropisme balnéaire. Nous y reviendrons un peu plus loin. Soulignons seulement ici que pour préserver les chances de Dax, il faut maîtriser le processus d'urbanisation qui est à l'œuvre dans le sud-ouest du département :

Le poids des Landes était d'abord à Saint-Esprit, rattachée à Bayonne en 1860. Il y a là une passerelle entre le Pays Basque espagnol complètement saturé, BAB qui s'étend, et le Grand Dax. Dans ce secteur s'est développée la zone de Tarnos. Il faut à tout prix préserver les discontinuités dans le processus d'urbanisation et créer des ruptures. Il faut travailler sur la mixité de la zone de Tarnos pour éviter un effet repoussoir lié au développement industriel, il faut protéger le Grand Dax, cette zone qui s'étend jusqu'à l'Adour où se trouvent l'essentiel des stations thermales et une partie de la forêt.

3.1.3 Pour le nord-ouest, le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne doit être une réelle alternative à l'urbanisation périphérique de la banlieue de Bordeaux ou à la concentration sur les bords du bassin.

Le développement doit s'appuyer sur Ychoux (quoique aujourd'hui hors du Parc) qui dispose d'une gare TER d'où l'on pourrait envisager de créer une ligne ferroviaire vers Biscarosse via Parentis et sur Labouheyre qui dispose aussi d'une gare TER mais également d'un accès à l'A 63. Sont concernées Saugnac-et-Muret, Pissos et Liposthey, c'est à dire la partie landaise occidentale du Parc, joignable en vélo depuis Ychoux ; un service par autocar pourrait desservir ces villes mais également Biscarosse, Biscarosse-Plage, Parentis-en-Born et le Pyla-sur-Mer. Il faudra étudier plus précisément les atouts de cette zone de développement potentiel, et en particulier les capacités d'accueil pour un développement industriel, afin que les responsables politiques disposent de tous les éléments pour effectuer le choix le plus judicieux.

3.1.4 Pas d'équipe équilibrée sans un développement arrière, autour de Mont-de-Marsan.

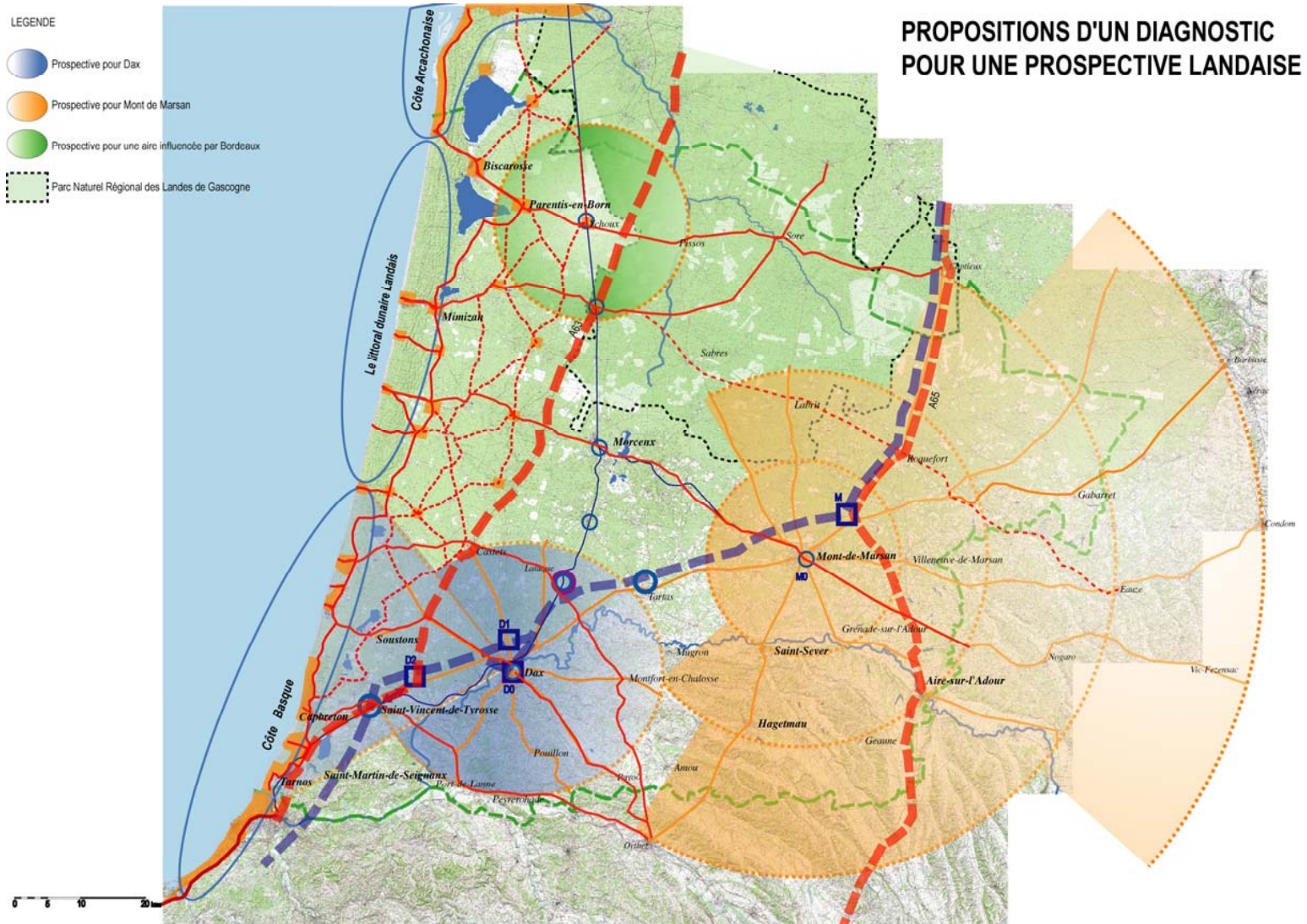
L'arrivée de l'autoroute A65 est une opportunité, de même que le serait formidablement une gare LGV en ville.

Là aussi, l'aire métropolitaine immédiate confère à Mont-de-Marsan des paysages entre Armagnac et Chalosse ; sa caractéristique est d'ailleurs plus dans l'aspect d'Ognoas et de ses paysages, la Toscane française par ses vallonnements, la force des pierres et des arbres qui

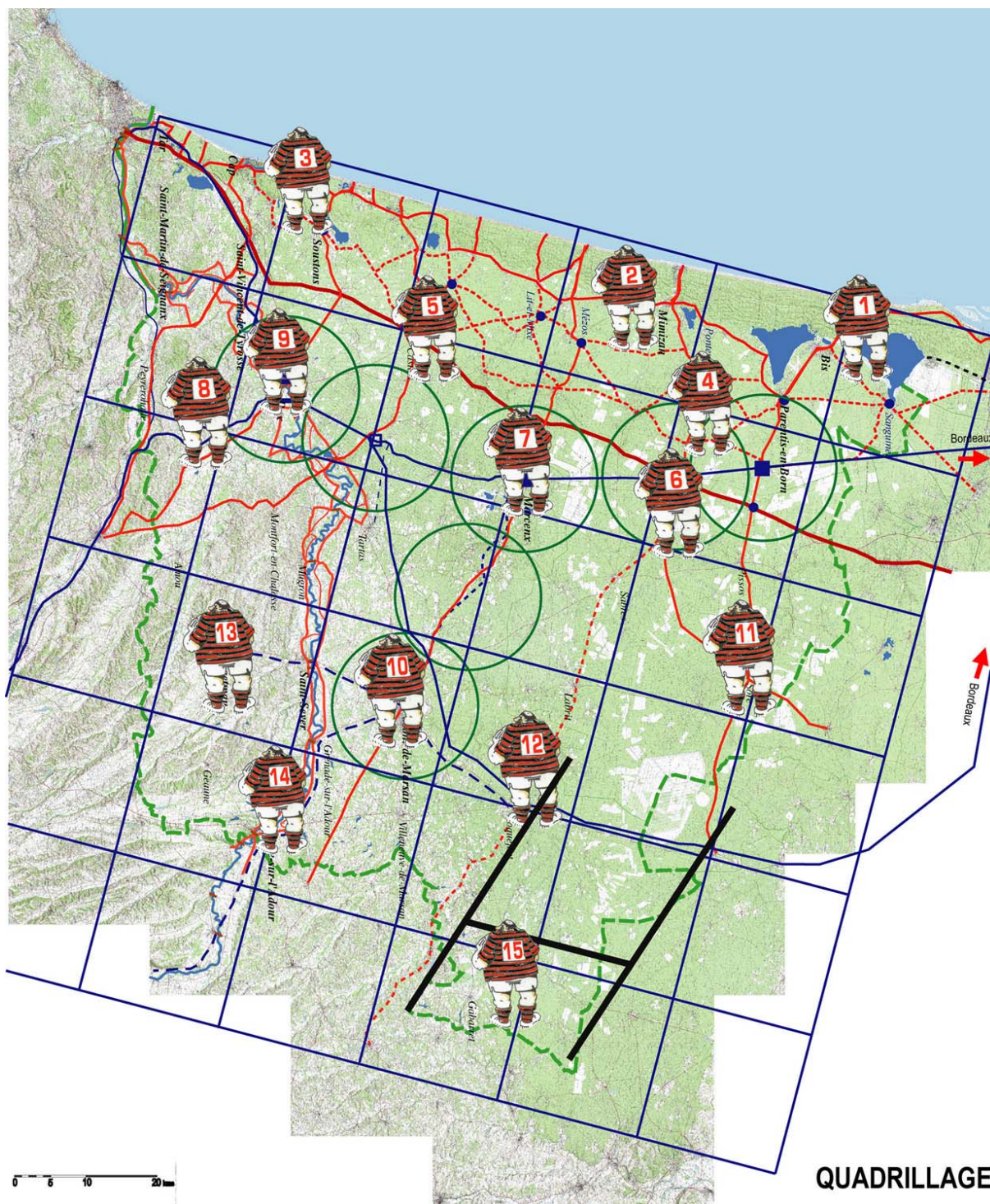
ponctuent les horizons. L'aire de service sur l'autoroute doit porter le nom d'Armagnac, cette appellation que Mont-de-Marsan mérite de partager avec Auch.

Le caractère fort de cet « arrière » landais c'est un pays dont le bords se nomment Nérac, Condom, Vic-Fezensac, ... Dès l'ouverture de l'autoroute, et *a fortiori* de la LGV, ces villes se rapprocheront d'Aire-sur-l'Adour, Villeneuve-de-Marsan et Roquefort pour aboutir à Mont-de-Marsan et lui donner une stature que la ville n'a pas encore trouvée : être une destination et un pôle attractif.

*
* *



Nous serons amenés à préciser les positionnements de ces différents « joueurs » dans le cours de la phase 3, en particulier à l’occasion des séminaires territoriaux prévus se tenir.



3.2 Trois focus

3.2.1 Mont-de Marsan

Le tracé Est choisi opportunément pour la LGV s'ajoutant à l'A65 a pour effet de « **replacer Mont-de-Marsan dans le jeu** » alors qu'aujourd'hui le chef lieu des Landes est à l'écart des grands axes de communication.

Ainsi Mont-de-Marsan sera en capacité de mieux jouer son rôle et de polariser son environnement au-delà des Landes, notamment en direction du Gers voisin.

Nous prenons acte de l'orientation prise dans le cadre de la concertation menée par RFF de retenir le **site du Caloy** – 9 km au nord-est de la ville - pour implanter la **gare TGV de Mont-de-Marsan**.

Ce site présente des **mérites incontestables** : proximité de la sortie autoroutière de l'A65 ; possibilité d'une liaison ferroviaire avec la gare-centre de Mont-de-Marsan en rénovant la ligne Mont-de-Marsan / Roquefort ; possibilité de débranchement vers Pau à terme.

Cependant notre étude des nombreux cas de création de gares TGV périphériques, s'ajoutant ou non aux gares-centres existantes, nous amène à signaler **certains risques** et à formuler autant de **recommandations**.

Les gares TGV périphériques comportent **des risques importants** :

- En premier lieu, le risque de la reproduction du **modèle de l'aéroport**, infrastructure qui est par nature coupée de la ville, même si elle crée de l'activité, et qui favorise le pré ou post acheminement automobile
- En second lieu, la gare TGV extérieure génère **l'étalement urbain** notamment pour les personnes ou ménages les plus utilisateurs de ce mode, la gare TGV étant plus accessible depuis la campagne ou la périphérie que du centre-ville.
- En troisième lieu, les gares périphériques peuvent se trouver **coupées du réseau TER et plus largement des réseaux de transports collectifs**.
- Enfin, il faut être attentif au risque de **transfert d'activités** (commerciales en particulier) vers une zone nouvelle plus attractive qui peut vider d'une partie de sa substance un tissu urbain déjà fragilisé.

L'importance de ces risques nous conduit logiquement aux **recommandations** suivantes :

- **Minimiser l'éloignement** du centre de Mont-de-Marsan autant que possible.
- Veiller à ce que chaque service TGV soit articulé avant et après avec des **navettes avec la gare-centre et même au-delà** avec des TER irriguant les gares au-delà de Mont-de-Marsan (de/vers Morcenx par exemple).
- **Créer une gare routière** jouxtant la gare TGV pour articuler les transports urbains de l'agglomération et les autocars avec les TGV (et SR-GV)
- **Concevoir un plan d'urbanisme** visant à développer harmonieusement l'agglomération de Mont-de-Marsan en direction de la gare nouvelle. En effet aujourd'hui le développement urbain au nord-est de Mont-de-Marsan – au long de l'avenue du Maréchal Juin et de la D932

– est important et se caractérise par l’implantation de grandes surfaces (supermarchés, magasins de meubles, concessionnaires auto, entrepôts, etc...) ce qui est typique des entrées ou sorties de ville en France depuis une trentaine d’années. Il faut créer une continuité urbaine entre la ville actuelle et le pôle que va devenir le Caloy en ne se contentant pas de laisser se poursuivre ce mouvement « naturel » générateur d’un urbanisme bas de gamme.

3.2.2 Dax

Dax sera la ville des loisirs et de la culture, une ville festive. Elle sera un peu à BAB ce qu’Aix-en-Provence est à Marseille Métropole.

On peut imaginer de couvrir les arènes de Dax pour qu’elles puissent accueillir des spectacles par tous les temps.

En quels termes se pose le problème de l’accessibilité ?

L’utilisation de la gare actuelle est prévue, même si la LGV est tracée au nord de l’agglomération. Mais elle risque fort d’être évincée au profit d’une gare Dax-TGV située sur la LGV, soit au nord de l’agglomération, soit plus à l’ouest près de l’échangeur de Saint-Geours-de-Mareme. En effet, sachant que les TGV pour Pau seront « débranchés » en amont de Dax (soit à Mont-de-Marsan TGV, soit par un « shunt » avant Dax) et que la majorité des autres passeront « tout droit », on peut craindre que la gare-centre ne soit réduite à la portion congrue. Pourtant,

- Il est prévu également au CPER de faire de la gare de Dax un « pôle d’échange », ce qu’elle est déjà un peu avec la gare routière qui la jouxte
- A partir de la gare centre, on peut organiser les correspondances avec les TER en direction de Morcenx, de Puyoo, de Bayonne
- L’espace semble suffisant pour agrandir et restructurer la gare et son quartier

Il faut s’organiser pour conforter cette option et le « combat » portera donc sur la **consistance de la desserte** de la gare-centre.

S’agissant d’une éventuelle gare **Dax-TGV (option 1)**, en plus de la gare-centre qui recevrait des TGV), la gare serait située au nord de la RD824, donc coupée de l’agglomération de Dax / Saint-Paul les Dax. Là aussi, nous recommandons :

- que soit créée une gare routière à côté de la gare nouvelle pour articuler les transports urbains de l’agglomération et les autocars avec les TGV (et SR-GV)
- que soit envisagé un tramway⁷ reliant Dax / Saint-Paul lès Dax / la gare TGV
- que soit conçu un plan d’urbanisme visant à développer l’agglomération de Dax en direction de la gare nouvelle.

⁷ Coût indicatif d’une infrastructure de tramway : 20 à 30 M€ par km. Matériel en plus.

Par ailleurs, à proximité de Dax, il est possible de créer un espace de développement : l'opportunité que représente la convergence A63/RD824, le croisement LGV / ligne actuelle rénovée et la ligne ferroviaire Laluque / Tartas doit en effet être saisie. S'y ajoute l'aéroport de Rion des Landes qui peut devenir un petit aéroport d'affaires.

L'ensemble de ces infrastructures permet d'envisager conjointement le développement d'activités industrielles et de service et la revitalisation des bourgs et villes existantes dans le **quadrilatère Castets / Rion des Landes / Dax / Tartas**, avec en son centre la plate-forme logistique de Laluque (voir point suivant).

Il faut rappeler « qu'on ne part pas de rien » avec les activités industrielles déjà en place à :

- Laluque : Agralia (agrofourriture), Veolia (tri déchets)
- Pontonx : Sony (bandes magnétiques ; en voie de fermeture ou reprise ?)
- Rion des Landes : Egger Rol (panneaux de bois)
- Tartas : Tembec (papeterie)

L'idée est **d'enrichir ce tissu industriel** avec des activités nouvelles sans perdre la **proximité emploi / habitat**.

Pour cela, nous proposons la création de :

- Gares TER à Rion des Landes et Laluque (sur la ligne actuelle rénovée) qui aujourd'hui ne sont desservies que par car (et faiblement)
- D'une gare SR-GV à Tartas

3.2.3 Rural

Les Landes ont une image de monotonie, et pourtant, chaque canton, presque chaque bourg a une spécificité qui doit être valorisée. Il n'y a pas ou peu de circuits, peu ou pas de parcours thématiques. La culture scientifique et technique qui imprègne certains territoires (Uza) n'est pas assez valorisée.

L'armature urbaine est constituée – et c'est une richesse - d'une multitude de très petites villes bien équipées, avec des écarts ou des quartiers disséminés en forêt, particularité qui pourrait être valorisée.

Dans la Haute Lande, de nombreux hameaux et quartiers disséminent l'habitat. On retrouve d'ailleurs la même structure dans les territoires de polyculture, la Chalosse et l'Armagnac.

Nous pensons qu'il faut se pencher sur cette forme urbaine ancienne et originale qui participe de l'osmose entre la ville et la nature en tant que base de travail pour imaginer l'aménagement des trente prochaines années. On recherche la compacité de l'urbanisation. Les communes ont des structures qui peuvent être multipolaires, à condition que chacun des pôles soit suffisamment dense. Les quartiers peuvent constituer ces polarités.

Cette occupation semble entraîner un surcroît de déplacements automobiles. Mais que les habitants soient agglomérés autour d'un bourg ou en quartier éloigné, dans les deux cas un véhicule est nécessaire pour tout approvisionnement.

L'urbanisation de la forêt selon cette forme urbaine peut être un modèle identitaire pour le département. Elle est contestée par les services de sécurité incendie qui jugent élevés le risque et le coût de la protection des biens et des personnes en cas de feux.

Un autre problème à régler est celui des traitements des eaux usées, la nappe trop proche interdit tout puits. Il faut peut-être trouver des solutions adaptées qui peuvent être envisagées avec le SYDEC dans un premier temps puis après un appel à chercheurs.

Sous ces réserves, il doit être possible d'absorber de l'ordre d'1/3 du développement démographique.

3.3 Transports : nos premières propositions

3.3.1 Créer une gare TGV du littoral landais

Nous sentons mieux l'utilité d'une gare TGV du littoral landais (option 2) que celle d'une gare Dax-TGV (option 1).

Pour nous cette gare devrait être située plus près de Tosse ou de Saint-Vincent de Tyrosse que de l'échangeur de Saint-Geours de Maremne, et elle permettrait de **desservir efficacement le littoral landais de Capbreton à Moliets-Plage**, qui est relativement loin de Dax ou de Bayonne (dont la gare TGV sera probablement au sud de l'agglomération).

Là aussi, une gare routière devrait jouxter la gare TGV.

3.3.2 Proposer des services régionaux à grande vitesse (SR-GV)

La LGV ne doit pas seulement servir à mieux relier l'Aquitaine à Paris, aux grandes métropoles grâce à l'interconnexion des LGV, et à l'Espagne ou l'Europe du Nord.

A une échelle différente, elle peut être utilisée pour des services régionaux à grande vitesse (SR-GV) ce qui suppose un matériel adapté, capable de s'insérer entre les circulations de TGV sans pénaliser la capacité de la ligne.

Le précédent du Nord-Pas de Calais montre que cela est possible.

Ceci semble particulièrement opportun car :

- l'Aquitaine est un vaste territoire et les Landes sont un **vaste département**,
- les deux villes principales des Landes n'ont **pas de liaison ferroviaire entre elles**,
- les **échanges avec Bordeaux, Bayonne et Pau sont forts**.

Les SR-GV permettraient de relier entre elles : Bordeaux, Mont-de-Marsan, Tartas, Dax ou la gare TGV du littoral et Bayonne ou Pau. Et pourquoi pas Toulouse, en inter-régional ?

Et pour revenir à la question des gares-centres, il faut observer que **les SR-GV auront d'autant plus d'utilité et d'efficacité qu'ils relieront des gares-centres** plutôt que des gares périphériques entre elles.

3.3.3 Créer une plateforme logistique à Laluche

Au **croisement** de la LGV avec la voie rénovée pour le fret et les TER et la voie ferrée Laluche/Tartas, à proximité de l'A63 et de la RD824, au lieu-dit La Gare, on dispose d'un **espace extrêmement large et plat**, qui est propice à la mise en œuvre d'une plate-forme logistique (et éventuellement d'un triage).

Toutefois, il faut **s'assurer de la compétitivité** de ce projet non seulement par rapport à la plate-forme de Mouguerre mais aussi par rapport à une éventuelle plate-forme espagnole.

Mouguerre a le mérite d'exister, se développe et se situe près d'une grande agglomération (BAB), au croisement A63/A64 ; mais elle se trouve dans un site plus contraint (Adour au nord ; reliefs au sud) et a un accès ferroviaire plutôt limité (voie unique électrifiée).

Cette plate-forme doit être pensée dans la perspective du développement du **projet d'autoroute ferroviaire** entre le nord et le sud-ouest de la France : des services réguliers et fréquents de trains transportant des camions ou leurs remorques.

Il faut évidemment l'organiser et pour cela il faut un maître d'ouvrage, un pilote.

3.3.4 Organiser de véritables gares intermodales

Pour diffuser l'effet TGV, pour coupler intelligemment les différentes catégories de train (TGV, SR-GV, TER), train et autocar, train et transports urbains (bus, tramway), train et voiture, train et modes doux, il est indispensable de créer de véritables gares intermodales qui sont le lieu idéal pour **réaliser les échanges entre modes**.

Une plate-forme d'échange bien constituée doit comporter idéalement une gare ferroviaire, une gare routière, un parc relais (pour les voitures), des parcs à vélos, des bornes de recharge de batterie pour les voitures électriques), une station-service etc.

Dans cette perspective et à la lumière de l'expérience des autres LGV, nous faisons observer qu'il est plus aisé de développer l'intermodalité dans les gares-centres que dans les gares périphériques, en raison des réseaux existants.

Dans l'hypothèse de gares nouvelles TGV extérieures à la ville, il convient aussi d'organiser une intermodalité ne se limitant pas à un parking de voitures (modèle de l'aéroport) et de relier chaque gare nouvelle TGV à la gare centre (navette ferroviaire), de la desservir par les autocars suburbains et les bus urbains, etc. Ceci vaut pour les gares nouvelles de Mont-de-Marsan, et éventuellement Dax, St Geours (ou du littoral) ; et éventuellement Tartas.

La constitution de ces gares intermodales ne peut se faire que **dans le cadre d'opérations d'urbanisme assez étendues**.

3.3.5 Créer des axes transversaux structurants

- **Proposition 5a : Créer un axe ferroviaire Mont-de-Marsan (TGV) / Morcenx / Mimizan** : il suffit d'ajouter 30km de voie ferrée pour rejoindre le littoral ; et du même coup d'électrifier le tout ; on peut envisager des services allant jusqu'à Aire sur l'Adour voire Pau
- **Proposition 5b : Relier A65 et A63 par un barreau nord** pour compléter et soulager le barreau sud (RD824). Ce barreau peut être envisagé à deux niveaux :
 - Captieux (33) / Sore / Pissos / Liposthey se prolongeant jusqu'à Biscarosse
 - ou Gabarret / Roquefort / Labrit / Sabres / Solférino se prolongeant jusqu'à Mimizan
 Il s'agirait comme la N124 d'une voie express (2x2 voies) à 110 km/h.

29

3.3.6 Mettre en valeur les territoires de l'A65 et de l'A63

Il faut éviter que l'A65 et l'A63 ne soient que des « couloirs » ou des « tunnels ».

Le linéaire des autoroutes et les aires de services peuvent être utilisés beaucoup mieux que sur les autoroutes habituelles avec leurs panneaux indiquant telle ou telle curiosité au loin et les jeux pour les enfants.

Prenons l'exemple de l'autoroute A77, entre Nemours et Nevers : c'est l'*autoroute de l'Arbre*. Tout au long de son itinéraire défile un véritable *arboretum* avec des bouquets d'arbres différents et chacune des aires de repos porte le nom d'une espèce qui est mise en valeur. L'intégration paysagère a été très étudiée et des « zooducs » permettent le passage des animaux d'un bord à l'autre de la chaussée, atténuant ainsi la coupure de l'infrastructure.

Ainsi, le linéaire et surtout les aires de repos et de service des autoroutes offrent la possibilité de mettre la région traversée en valeur, ainsi que ses habitants, sa culture, ses produits.

Ainsi, peut-on imaginer dans le cas des autoroutes landaises, des **aires thématiques** autour des thèmes suivants :

A63	A65
le surf	l'armagnac
la forêt et le bois,	la tauromachie
le rugby,	le foie gras,

comme **autant d'invitations à sortir, visiter et séjourner.**

Cela doit constituer ainsi des opportunités pour les villes ou bourgs situés à proximité : Roquefort, Labastide d'Armagnac, Villeneuve de Marsan, Grenade sur l'Adour, Aire sur l'Adour, Geaune pour l'A65 ; toutes les villes et plages du littoral mais aussi les bourgs de l'intérieur pour l'A63.

Les raccordements entre les échangeurs et ces bourgs doivent être bien pensés et au besoin améliorés.

Tout cela exige un **travail en partenariat avec les concessionnaires** qui ont naturellement tendance à dissuader les usagers de sortir de l'autoroute.

3.3.7 Développer les aéroports d'aviation légère (tourisme et affaires)

Faut-il enterrer l'aviation avec le pétrole ? Pas sûr ! On peut imaginer demain des avions plus économes et/ou utilisant d'autres sources d'énergie que le kérosène.

Les Landes, à défaut d'un grand aéroport, disposent de nombreux terrains d'aviation (en dehors de la base de Mont-de-Marsan à usage militaire) : Aire sur l'Adour, Biscarosse, Dax, Mimizan, Rion des Landes.

Est-il interdit d'imaginer que ceux-ci – en 2040 – deviennent des aéroports de tourisme et/ou d'affaires accueillant des vols directs ou des rabattements de grands aéroports ? L'exemple de Biscarosse avec son « village aéronautique » est à méditer.

3.3.8 Créer une route touristique de l'Adour

L'Adour, très beau fleuve, est caché. Les villes lui tournent souvent le dos et les routes en sont éloignées.

Une route touristique de l'Adour, en « balcon », pourrait être créée en reliant entre eux les tronçons existant et en utilisant les chemins de halage.

Cela **pourrait être une route verte** uniquement accessible aux vélos et véhicules électriques (auquel cas le coût en serait réduit).

3.3.9 Organiser un réseau vert pour les vélos et proposer des vélos en libre service dans les villes

Il s'agit de bâtir un **réseau indépendant des routes** qui quadrillerait les Landes et pas seulement le littoral en utilisant les pistes forestières et qui pénétrerait dans les villes.

Le terrain plat des Landes (au nord de l'Adour) se prête à l'usage du vélo et de ces moyens doux de déplacement.

Ce réseau devrait être conçu avec le **concours des associations** sportives ou de la nature.

On peut observer que les systèmes de vélos partagés en libre service concernent surtout les capitales, métropoles et grandes villes. Mais ils **commencent à s'implanter dans les villes moyennes** : Aix-en-Provence, Besançon, Chalon-sur-Saône, Orléans, Perpignan....

Il est vrai que pour qu'un tel système fonctionne, il faut une certaine densité de population, une forte densité de stations et un large parc de vélos.

Il nous semble envisageable à Dax et Mont-de-Marsan et pourquoi pas dans les grandes stations du littoral (Biscarosse, Mimizan, Capbreton).

3.3.10 Encourager l'usage de la voiture électrique

L'automobile électrique va émerger dans les années qui viennent car son autonomie va croître (de 100 km aujourd'hui à 250 km demain) et son coût va baisser.

Elle est destinée aux **usages journaliers**, les déplacements domicile-travail, le transport des enfants à l'école ou aux courses.

Pour **encourager** l'usage de la voiture électrique dans les Landes, **quatre mesures** nous semblent relever de la compétence du Conseil Général à prendre en coordination avec les principales villes des Landes (Dax, Mont-de-Marsan), la SNCF (ou les concessionnaires de parkings de gares) et les employeurs :

- installer un réseau de bornes de recharge électrique dans les gares et sur les lieux de travail (cf. point 11 PDE) ou à proximité
- offrir un tarif préférentiel pour le stationnement, voire la gratuité
- financer l'installation de panneaux solaires dans l'habitat pour la recharge des VE en énergie verte
- équiper les stations services en bornes de recharge rapides, voire en échange et maintenance de batteries

3.3.11 Divers

Développer le covoiturage

Le Conseil Général a déjà créé un site <http://www.covoituragelandes.org/> pour organiser et faciliter le co-voiturage et contribuer ainsi à diminuer l'usage de la voiture. Il a aussi créé 4 aires de covoiturage le long de la N124.

Ceci peut évidemment être développé **autour des gares, des parcs relais ou près des échangeurs**.

Stimuler les Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE)

Le Conseil Général est le plus qualifié pour stimuler par des incitations financières et des services de conseil, la mise en place de PDE dans les **principales entreprises et administrations**, ayant pour but de développer l'usage des transports collectifs, des véhicules électriques, du vélo, comme la pratique du covoiturage.

Construire des gares HQE

Les gares nouvelles - devant être édifiées en parallèle de la construction de la LGV - voire les gares rénovées devraient être HQE⁸ et constituer une **vitrine pour l'utilisation intelligente du bois**.

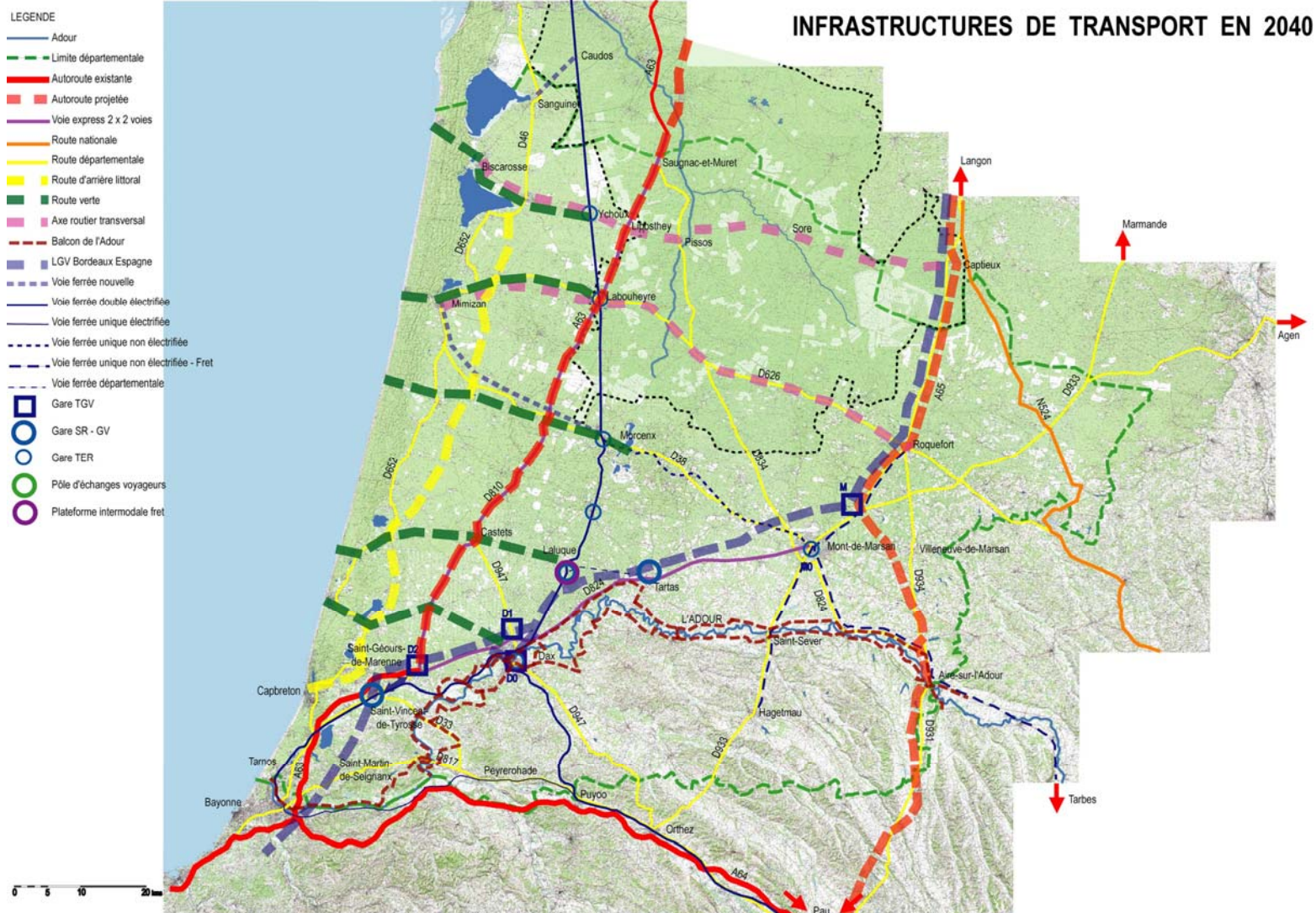
⁸ La première gare Haute Qualité Environnementale, située à Achères ville, consommera bientôt 64% d'énergie de moins qu'à l'heure actuelle. Grâce à des procédés innovants tels que la mise en place d'une mini-centrale solaire sur le toit

Le tableau qui suit récapitule nos propositions en les croisant avec les objectifs que nous avons retenus.

Propositions / Objectifs	Renforcer l'armature urbaine des Landes, mailler le territoire, développer la transversalité	Aider au développement conjoint et harmonieux de l'activité et de la résidence	Profiter des nouvelles infrastructures de transport	Diminuer les émissions polluantes et la consommation d'énergie	Augmenter l'attractivité des Landes
Créer une gare TGV du littoral landais			X	X	X
Proposer des services régionaux à grande vitesse (SR-GV)	X		X	X	X
Créer une plateforme logistique à Laluque		X	X	X	X
Organiser de véritables gares intermodales			X	X	
Créer des axes transversaux structurants	X				
Mettre en valeur les territoires de l'A65 et de l'A63			X		X
Développer les aéroports d'aviation légère (tourisme et affaires)					X
Créer une route touristique de l'Adour					X
Organiser un réseau vert pour les vélos,				X	
Proposer des vélos en libre service dans les villes				X	
Encourager l'usage de la voiture électrique				X	
Développer le covoiturage				X	
Stimuler les Plans de Déplacement d'Entreprises		X		X	X
Construire des gares HQE			X		X

et à de nouveaux outils d'isolation et de régulation de la consommation, la nouvelle gare verra ses émissions de gaz à effet de serre réduites de 84% et sa consommation d'eau diminuera de 59%. Les travaux de rénovation et de mise en accessibilité s'achèveront en juin 2009.

La carte qui suit rassemble les **propositions relatives aux infrastructures** qui peuvent être cartographiées.



3.4 Viser un bilan exemplaire en matière de gaz à effet de serre

Dans les 3 scénarios, le département des Landes doit s'efforcer de stabiliser le bilan actuel en maintenant le volume d'absorption par une gestion raisonnée de la forêt, et en réduisant les émissions provenant des émetteurs existants à due concurrence des nouvelles émissions provenant des nouveaux résidents et des nouvelles activités. Cet objectif est évidemment plus exigeant dans le scénario de transformation dynamique. Il suppose de réduire les consommations d'énergie dans les différents secteurs, et de développer les énergies renouvelables :

35

Industrie

- Optimisation des process de chaque établissement. On peut penser que la généralisation des droits à polluer complétera les diverses incitations.
- Développement de certaines formes d'intégration énergétique ou de recyclage entre établissements d'une même zone industrielle selon le marqueur du CG
- Cogénération bois – déchets

Transport

- Pour les transports de marchandises, le développement du fret ferroviaire est une réponse ; le CG 40 et la Région Aquitaine devront faire pression pour obtenir la mise en place d'une autoroute ferroviaire entre le nord de la France ou de l'Europe et la péninsule ibérique afin de limiter le « mur de camions » sur les axes nord-sud
- TER, liaisons bus : le développement des liaisons TER et de liaisons par transports en commun routiers entre les petites villes landaises, Dax, Mont-de-Marsan et les métropoles voisines, explicité au chapitre transports est une autre réponse
- Mobilité durable en ville (Plans de Déplacement d'Entreprises, développement des pistes cyclables et des pédibus scolaires, de l'auto partage, du vélo partage et du covoiturage, mise en place d'espaces de livraison de proximité, incitation à l'usage de voitures électriques en substitution aux voitures à essence pour les déplacements domicile travail ou de proximité).
- Développement d'un système de transport à la demande dans les quartiers

Résidentiel

- Construction neuve : densification des quartiers ou création d'écoquartiers à proximité immédiate des villes, avec cogénération bois + réseaux de chaleur pour les collectifs et chauffage individuel au bois (pellets) pour les maisons individuelles.
- Complément solaire photovoltaïque intégré au bâti, notamment pour la recharge des véhicules électriques.

- Logements existants : isolation par l'extérieur (panneaux bois), et plus généralement amélioration des performances énergétiques.
- Eco conditionnalité des aides publiques à la construction

Promotion du bois construction

Promouvoir le bois construction dans tous les secteurs du bâtiment en associant cette action à une sylviculture soutenable (retour au sol d'une quantité suffisante de bois pour en entretenir la fertilité, choix des essences en fonction des scénarios climatiques,...) pour ne pas dégrader le bilan carbone de l'exploitation du bois.

La fiabilité du pin des Landes comme matériau de construction n'est plus à démontrer.

Il reste à inventer des modèles qui reflètent la culture architecturale landaise ou s'inscrivent harmonieusement dans le patrimoine naturel et bâti landais. Il faut également éviter toute contre-référence en formant les charpentiers et en contrôlant la qualité des réalisations.

Production d'énergies renouvelables

- Valorisation énergétique des déchets d'origine industrielle (industrie papetière essentiellement), d'origine agricole (rafles de maïs, tourteaux...) ou d'origine ménagère : production d'électricité et/ou de chaleur par incinération des déchets, production de gaz par méthanisation des déchets.
- Photovoltaïque intégré au bâti
- Photovoltaïque hors bâti (fermes solaires) : le Département doit exprimer une forte exigence pour cadrer les opérations qui vont avoir tendance à se multiplier
- Energie des vagues : le linéaire de côte devrait permettre de développer les systèmes qui sont en cours de mise au point dans différents pays de l'Europe du Nord pour capter l'énergie de la houle et des vagues
- Eoliennes off-shore
- Géothermie, mais il faudrait un réseau de chaleur de taille significative pour justifier un tel investissement
- Valorisation de la biomasse

En matière de valorisation énergétique du bois, un projet de pôle de compétitivité existe dans la Région, AVENIA « Avenir Energie Environnement », mais là encore les efforts des collectivités locales (qui sont aussi des propriétaires forestiers) pour lancer ces activités peuvent donner aux entreprises locales, existantes ou à créer, un avantage compétitif considérable. De même, des investissements en chauffage collectif au bois (qui peuvent en outre bénéficier de subventions au titre du FEDER) permettront à la fois d'augmenter les débouchés pour le bois énergie et de favoriser l'apparition d'entreprises de fabrication et/ou d'installation de ces dispositifs.

La valorisation de la biomasse par la fabrication des pellets n'est sans doute qu'une étape provisoire vers un optimum qui dans les années 2015 – 2020 consistera plutôt à fabriquer des biocarburants de 2^{ème} génération dans des unités de 150 000 à 300 000 tonnes de bois.

3.5 Le développement économique

Les Landes, département à tradition industrielle, doivent valoriser cet héritage pour équilibrer une économie tirée plus naturellement vers l'économie résidentielle. L'enjeu quantitatif, on l'a dit plus haut, est de l'ordre de 7500 emplois industriels à l'horizon 2040.

Le Département devrait pour cela se doter d'une agence de développement économique et investir par ailleurs dans l'événementiel porteur de notoriété internationale (à caractère sportif ou festif).

Les Landes sont déjà la vitrine des **sports de glisse** ; cet atout doit être valorisé, par exemple en montant un pôle de compétitivité autour de ce thème.

Des investissements sont possibles en matière de **chimie verte, de développement des produits non alimentaires issus des ressources agricoles** (biocarburants, bio lubrifiants, solvants à base végétale). Biolandes, créée sur un procédé de distillation des aiguilles de pin pour en extraire le substrat destiné à la parfumerie, en est un exemple qui fait référence. Aujourd'hui Biolandes occupe une position forte sur ses marchés (arômes alimentaires, parfums, nutraceutique) et vend à tous les parfumeurs.

L'évolution de l'agriculture et des IAA qui y sont associées doit être encouragée autour de l'aspiration à une **alimentation biologique et saine**.

Les Landes doivent devenir la **vitrine française de la filière bois** : le Département devrait donc inciter l'ensemble des collectivités publiques à favoriser l'utilisation du bois dans la construction.

Mais l'industrie ne saura à elle seule assurer une croissance suffisante des emplois pour répondre à tous les nouveaux actifs du territoire. Les services devront y pourvoir également, en particulier les services à domicile. La place prise par l'économie résidentielle le justifie d'ailleurs pleinement. Le Conseil Général mène une **politique active de soutien à la création d'entreprises de services marchands à la personne**.

3.6 Tourisme

Les Landes déclineront une stratégie de développement touristique durable autour de plusieurs thèmes :

Les loisirs balnéaires qui nécessitent un dosage exigeant des fonctions touristiques et résidentielles, un accès au littoral par des transports à émissions de gaz à effet de serre faibles ou nulles, ou par des transports doux, et un parc d'hébergements éco-responsables.

Le thermalisme dont l'ouverture au « bien-être » et à la remise en forme, un thermalisme ludique en quelque sorte signeront la modernité, les Landes devenant un espace de détente et de santé identifié et reconnu en France et en Europe.

L'art de vivre et la gastronomie.

Il y a là de quoi séduire aussi bien les clientèles de proximité, les clientèles familiales, les clientèles étrangères, en particulier les clientèles d'Europe du nord particulièrement sensibles aux questions environnementales et attirées par les modes de vacances « nature ».

Le thermalisme ludique, le golf, ou encore l'art de vivre et la gastronomie sont des produits d'appel pour attirer une clientèle de cadres urbains pour des courts séjours.

Nous suggérerons également que le Conseil général étudie la manière dont Barcelone vient de ré-acclimater la corrida. Il y a peut-être là des enseignements à tirer pour le département français où l'on trouve le plus d'arènes....

Ces différents produits seront promus séparément, mais ils doivent être perçus clairement comme appartenant à une même gamme, à une même marque qui doit servir à promouvoir la destination Landes. Ce dénominateur commun qui donne aux Landes leur singularité, qui donne une âme à ce territoire et le rend attractif, c'est la culture landaise, une culture vivante qui mérite amplement d'être valorisée.

3.7 Développement numérique et communication

Les Landes disposent d'une image écologique qu'il serait intéressant de coupler à la modernité des nouvelles technologies de l'information et de la communication et aux grandes interrogations sur les nouveaux usages de cette modernité. Nous proposons de monter dans les Landes :

- Un forum national de l'écologie et du numérique

Ce forum national de l'Econumérique permettrait d'associer, autour d'experts et de décideurs mondiaux un territoire landais qui serait le porte drapeau d'une réflexion sur :

- La place du numérique dans les économies vertes
- Les services associés et les perspectives de développement
- Les recherches liant numérique et green business
- Les échanges de bonnes pratiques avec les pays les plus avancés
- Les initiatives exemplaires
- Les compétences et les formations
- La citoyenneté et l'éconumérique
- Etc...

Ce forum biennal pourrait être prolongé tout au long de l'année par un think tank qui pourrait réunir dans les Landes une fois par trimestre un cercle de décideurs et d'experts autour de ce thème pour alimenter le débat.

Avec les applications Galiléo développées à Dax et la proximité des 2 grandes métropoles (Bordeaux et Toulouse) une rencontre internationale pourrait également être organisée sur le thème des applications de la géolocalisation liées au développement de la plateforme Galiléo. Nous proposons donc d'organiser dans les Landes

- **Le salon européen de la géolocalisation**

De très nombreuses applications sont d'ores et déjà envisagées qui pourraient donner lieu à des échanges, des partages d'expérience et des rencontres économiques

- La géolocalisation et l'agriculture
- La géolocalisation et la sécurité
- La géolocalisation et la santé (prévention, suivi des personnes âgées...)
- La géolocalisation et le suivi des flux
- La géolocalisation et l'environnement
- Etc.

Ce salon serait aussi une biennale de niveau européen en accueillant à Dax un temps de réflexion et de prospective sur les enjeux et les pistes de développement mais aussi un temps de business pour organiser des rencontres d'affaires entre donneurs d'ordres, opérateurs et sociétés de services.

3.8 Un projet « soutenable »

120 000 habitants de plus en 2040, c'est une augmentation significative qui ne peut être supportée dans de bonnes conditions que dans le cadre d'une planification territoriale judicieuse. Elle sera alors parfaitement supportable. C'est l'hypothèse que nous avons retenue dans le scénario de transformation dynamique.

Dans les autres scénarios, nous avons considéré au contraire que la population n'augmenterait plus au-delà de 2030, car tout serait fait pour limiter l'immigration (scénario de préservation), ou tout simplement parce que, faute d'une planification judicieuse, cette augmentation ne serait pas supportable (scénario tendanciel).

Nous aurons l'occasion de développer ce thème et de préciser les propositions dans la phase 3 de notre intervention.

D'ores et déjà nous pouvons affirmer qu'en misant sur la densification des deux villes de Mont-de-Marsan et Dax, qui serait favorisée par la mise en place de gares centre-ville, où viendront s'installer les familles d'actifs travaillant sur Bordeaux ou BAB, sur celle des bourgs autour de Ychoux et Labouheyre (migrations quotidiennes facilitées par les liaisons TER), sur d'autres bourgs centres, têtes de réseau équipées en services, et sur les quartiers autour des bourgs, on peut absorber

120 000 habitants sans difficulté majeure. Il suffira de mettre en place des outils de planification qui permettront d'optimiser l'allocation des équipements aux territoires.

3.9 Un projet partagé

Chaque territoire a sa personnalité, poursuit des objectifs qui lui sont propres et défend ses intérêts. Ces objectifs propres à chaque territoire n'ont pas de raison a priori de s'inscrire dans une cohérence d'ensemble, ni les intérêts de converger. Par exemple, comment concilier le souci de limiter le nombre des nouveaux résidents permanents sur la bande littorale pour ne pas épuiser les ressources nécessaires à l'attractivité touristique, et de tirer la clientèle touristique vers le haut, avec celui de l'indispensable solidarité sociale qui suppose d'offrir des logements accessibles aux salariés modestes, y compris sur le littoral ?

Et pourtant cette cohérence d'ensemble est à la fois un facteur de lisibilité et d'attractivité des Landes, et la condition d'un optimum économique.

Pour y parvenir, il faudra remplir 2 conditions :

- Présenter un projet cohérent en particulier du point de vue financier et le faire partager
- Organiser la redistribution du produit de l'attractivité ainsi obtenue et des économies ainsi réalisées

Le projet collectif doit être suffisamment partagé pour que chaque sous-ensemble en reconnaisse les avantages directs ou indirects pour lui, ou si tel n'est pas le cas reconnaisse que ce projet est bon pour le Département, et n'en demande que les justes contreparties. Dans cette recherche de consensus dans la mise en œuvre des régulations souhaitables et dans la mise en œuvre du dispositif de redistribution, le Conseil général jouera un rôle majeur.

*

* *

On trouvera en annexes :

1. Notre avis sur le tracé, l'implantation des gares et les dessertes TGV et SR-GV.

Nous avons fait le choix de porter une attention particulière à la problématique des transports et à l'implantation des gares TGV qui nous paraissent très déterminants pour les évolutions qu'ils entraîneront ; cette annexe rend compte de nos avis exprimés en toute liberté, avant les décisions prises dans le cadre de la concertation.

2. Visibilité des Landes depuis la C.E.

Cette petite note aurait pu aussi bien figurer dans notre rapport de phase 1 « Diagnostic ». Le travail n'était cependant pas terminé en temps voulu. Nous la remettons donc maintenant. Nous verrons en phase 3 et 4 s'il convient de revenir à cette question d'une meilleure inscription des politiques menées par le CG40 dans celles de la Commission Européenne et d'une optimisation des subventions européennes auxquelles les différents acteurs des Landes pourraient prétendre.