



Schéma d'Aménagement et de Développement Durable



Groupement

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

Diagnostic

Ce diagnostic fait la synthèse des analyses thématiques auxquelles nous avons procédé et recense les points d'ancrage sur lesquels il est possible de fonder l'esquisse d'un avenir voulu pour le département des Landes. Il est accompagné de sept annexes thématiques.

Table des Matières

I. LES POINTS D'ANCRAGE	4
1. L'identité landaise : un facteur d'attractivité et de cohésion, un atout de développement à valoriser par une communication appropriée	4
2. Un territoire sensible au plan écologique	4
3. Une filière bois, facteur d'identité et moteur de développement, à consolider et diversifier	5
4. Un territoire à fort potentiel touristique, très sollicité sur les bords de l'océan, mais avec aussi le thermalisme, les lacs, la campagne ; le développement des résidences secondaires, la place des seniors	7
5. Un potentiel industriel significatif	9
6. Un territoire excentré, dont les infrastructures de transport sont faibles et parfois saturées, qui va demain se rapprocher de Paris et de l'Europe du nord	13
7. Une fédération de territoires à forte personnalité, à laquelle il manque aujourd'hui des centralités fortes et un système nerveux les réunissant	22
8. ... qui subit une pression démographique forte aux franges sud-ouest, nord-ouest	22
9. La bande littorale, une urbanisation entre aménagement résidentiel et développement touristique	24
10. La forêt et le devenir de l'habitat rural	26
11. La vallée de l'Adour et les pôles urbains : métropolisation.	28
12. Les enjeux en matière d'émissions de gaz à effet de serre	29
13. Le Conseil général a une mission historique	31
II. Quelques problématiques déterminantes pour l'avenir des Landes	32
1. La problématique de l'accueil des nouvelles populations permanentes / de la maîtrise de l'immigration :	32
2. La problématique de l'unité du territoire par rapport aux risques d'éclatement entre le sud attiré par le Pays basque, le nord par Bordeaux, entre le littoral et l'intérieur ; la problématique de l'urbanisation au regard du développement durable :	32
3. La problématique propre au développement du littoral : aménagement spatial, choix de gamme :	33
4. La problématique des choix de développement : économie résidentielle/économie de production, équilibre industrie / agriculture / tourisme / services et de leur répartition spatiale :	33

5. De grands équipements structurants comme l'A 65 et la LGV sont prévus ; comment en tirer tous les avantages pour les Landes ? _____ 34

6. Quelles peuvent être les conséquences dans les Landes du dérèglement climatique ? Comment s'y préparer dès maintenant (dans le cadre du Schéma Landes 2040) et quelles politiques de prévention ? _____ 34

Annexes

1 - Filière bois

2 – Tourisme

3 - NTIC

4 - Transports

5 - L'attractivité résidentielle des Landes pour les seniors européens

6 - Aménagement du territoire et urbanisation des Landes

7 - Perspectives énergétiques landaises

I. LES POINTS D'ANCRAGE

1. L'identité landaise : un facteur d'attractivité et de cohésion, un atout de développement à valoriser par une communication appropriée

4

Nous avons souligné dans notre proposition que les Landais nous semblent porteurs d'une culture identitaire forte, profondément marquée par l'enracinement dans des terroirs et par une vie associative et festive, une forte tradition ouvrière, une grande solidarité, et nous avons ajouté un certain nombre de traits à l'excellent portrait de l'A'Urba : attachement des Landais à un pays du « bien vivre », force d'une diaspora landaise mobilisable pour participer à la promotion du territoire, place des sports de glisse grâce à la qualité des spots de la côte landaise, importance des arènes qui mériteraient d'être mieux valorisées.

Il est indispensable de dépasser les clichés qui caricaturent la réalité et peuvent en donner une idée fautive. Ainsi, en insistant trop sur le bien vivre, on occulte une autre réalité à laquelle les entrepreneurs ne sont pas insensibles : l'activité industrielle a une place très significative sur ce territoire, les landais sont sérieux et travailleurs, même s'ils sont considérés comme revendicatifs depuis la célèbre grève des résiniers de 1905.

Cette identité très spécifique est un élément potentiellement fédérateur et un atout de développement du Département qui mériterait d'être davantage valorisé et balancé. Elle pourrait être au cœur du « Schéma d'aménagement et de développement durable » et faire, en tant que telle, l'objet d'une communication appropriée, pilotée par le Conseil Général.

2. Un territoire sensible au plan écologique

Qu'il s'agisse des lacs et zones humides associées qui abritent des milieux naturels de grande qualité et présentent une richesse piscicole importante, des « forêts-galeries » caractérisées par une forte mixité des essences et abritant des sous-bois particulièrement riches et fragiles, de la flore très variée du plateau sablonneux, de la vallée humide et marécageuse de l'Adour qui supporte une flore riche abritant une faune diversifiée, on retrouve en bien des points du territoire des zones sensibles au plan écologique.

Il faut cependant rappeler qu'il s'agit d'un territoire en mutation permanente : avant les campagnes d'assèchement de Napoléon III, c'était un marécage, un milieu humide qui a été transformé. La plantation massive des pins est une première étape. Les maïsiculteurs puis les maraîchers (asperges, carottes) représentent la seconde mutation. Ils pompent la nappe et emploient des engrais qui ont probablement un impact sur la bio diversité. La Leyre souffre de cet état de fait puisque les travaux hydrauliques l'ensablent considérablement.

L'importance des corridors de la biodiversité et des couloirs de migration pour la préservation de la faune et de la flore sera un élément central des réflexions à conduire sur les aménagements futurs.

Le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne joue un rôle majeur en matière de protection et les espaces naturels classés en Réserve Naturelle Nationale devraient attirer un large public et permettre de concilier la découverte de la nature et sa protection. On peut cependant se demander si

le périmètre du Parc est bien adapté aujourd'hui : au Sud, par exemple, il n'intègre pas la zone d'Arjuzanx où nichent des milliers de grues cendrées (20000 environ).

3. Une filière bois, facteur d'identité et moteur de développement, à consolider et diversifier

Avec un taux de boisement d'environ 62%, le département des Landes est le plus boisé de France métropolitaine. Ce département représente aussi 60% du massif des Landes de Gascogne, le plus important d'Europe occidentale (en superficie).

La forêt des Landes remplit trois fonctions essentielles pour le territoire. Elle sert à la fois de poumon écologique, de moteur économique et de lien social. En d'autres termes, elle garantit la salubrité et l'équilibre écologique du pays, donne à la région les emplois et la valeur ajoutée qui assurent sa pérennité et constitue un lieu de vie, d'activité, de repos, de détente et de loisirs. Nous nous concentrerons ici sur la fonction productive de la forêt en allant de l'amont à l'aval de la filière. Cette première approche permet déjà de mettre l'accent sur les enjeux principaux à prendre en compte mais aussi d'identifier des piliers de diversification à approfondir lors de la phase prospective de la mission.

La fonction productive de la forêt des Landes est historiquement importante. La forêt y est en effet plantée et exploitée industriellement depuis le XIX^{ème} siècle. Le pin maritime, ou *Pinus Pinaster*, est dominant dans la forêt landaise avec 80 % des surfaces boisées et 92% des surfaces boisées en production. Sa vocation initiale était d'assécher les sols et de concourir à la stabilisation des dunes littorales. Mais depuis, une véritable exploitation industrielle s'est mise en place et aujourd'hui, la surface forestière de production s'élève à 889 000 ha (soit près de 90% de la forêt landaise) dont 92 % est privée.

La part importante de forêt privée et la multiplicité des propriétaires qui en découle constituent un véritable défi dans la mise en œuvre d'une stratégie à long terme. En effet, les statistiques 2007 recensent près de 60 000 propriétaires privés (dont 5 500 possèdent plus de 25ha) et plus de 500 propriétaires publics.

Au niveau régional, la démarche de certification PEFC tente de relever ce défi depuis 2002 et les efforts consentis ont déjà permis de toucher près de 5 000 propriétaires pour une surface certifiée de d'environ 731 000 ha. La certification PEFC garantit que le bois utilisé pour fabriquer un produit provient de forêts gérées durablement et préservant la biodiversité. En Aquitaine, le Conseil Interprofessionnel des Bois d'Aquitaine (CIBA) a officiellement obtenu la certification en mai 2002 et se trouve donc en charge des campagnes d'adhésion.

L'Aquitaine possède actuellement la plus grande superficie forestière certifiée (40% de la superficie forestière totale) du pays, la moyenne nationale étant à la même époque de 29% de superficie forestière certifiée, ce qui montre qu'une dynamique de gestion durable des forêts est déjà en place en Aquitaine et en particulier dans les Landes. De plus, cette dynamique de certification se répercute également dans l'industrie de transformation. Par exemple, depuis février 2004, Gascogne Paper porte la marque du célèbre logo vert international "PEFC", indiquant que son activité contribue à la gestion durable des forêts. 75% des papiers de la gamme Kraft Naturel sont certifiés PEFC, soit plus de 100 000 tonnes de papier certifié par an.

Ensuite, il semble important de mentionner que des études et travaux d'un intérêt certain pour notre étude, sont menés dans le cadre du programme de recherche régional CLIMAQ. Ce programme est important car il vise l'adaptation des forêts au changement climatique et l'expérimentation de plantations forestières à but énergétique. Il se base sur une concertation étroite entre les instances clé de la filière, dont le pôle de compétitivité Xylofutur, l'Institut Technologique Forêt Cellulose Bois-construction Ameublement, la DRAF et l'INRA.

Comme précisé plus haut, notre diagnostic se penche également sur l'aval de la filière, c'est-à-dire la première et la seconde transformation du bois. La filière aval « classique » a l'avantage d'être bien structurée, autour de quelques grosses entreprises, acteurs majeurs du territoire. Souvent nées sur le territoire, elles représentent aujourd'hui pour certaines de grandes multinationales. Les groupes Gascogne, Smurfit Kappa ou Egger Roll sont les exemples emblématiques de cette réussite économique landaise dans la filière bois. De par l'importance de leurs capitaux et le nombre d'emplois qu'elles génèrent, elles jouent un rôle économique et social fondamental pour le département.

Les données collectées au niveau régional permettent d'illustrer cette affirmation : l'impact de la filière sur le tissu économique régional est majeur, avec environ 10% de l'emploi industriel (environ 34 000 emplois directs), 10% de la valeur ajoutée (hors énergie), un solde d'échanges commerciaux excédentaire de plus de 300 millions d'euros qui la situe en 2ème place derrière le secteur de la construction aéronautique en Aquitaine. Selon les données de la Chambre de commerce et d'industrie des Landes, les produits du travail du bois représentaient 14% des exportations du département en 2007. Avec 2 709 000 m³ en bois d'œuvre et 1 458 000 m³ en bois d'industrie de pin maritime récoltés en 2005 (soit 49% du volume total exploité en Aquitaine dont 2.240.000 m³ avec une certification environnementale), cela représente au total 12 % de la production française.

Néanmoins, dans l'état actuel des choses, la filière aval est relativement peu diversifiée. En effet, la filière bois-papier demeure le principal moteur économique et jouit d'une position importante même si le déclin de ce secteur s'accroît depuis fin 2008. Même si de grandes entreprises ont aujourd'hui leur siège sur place, cela pose tout de même la question de leur pérennité dans les Landes. **La crise qui touche ce secteur¹, à laquelle s'ajoutent les effets des tempêtes, orientera notre réflexion prospective sur les possibilités de diversification de la filière** afin de limiter mais aussi de faire face à ces menaces économiques et naturelles. Nous envisagerons ainsi les perspectives de développement **autour de la construction en bois, de la filière bois-énergie mais aussi à partir de la valorisation d'autres matières premières provenant de la forêt.**

Premièrement, nous devons envisager le développement de **la filière bois-énergie** qui regroupe toutes les utilisations du bois pour produire de la chaleur, de l'électricité ou les deux simultanément en cas de cogénération. Depuis le passage de la tempête Klaus, plus de 60% des arbres de la plus grande forêt d'Europe occidentale sont à terre ou amputés. Ils sont parfois dans un tel état qu'on ne peut pas envisager de les intégrer au système classique de production avec les première et deuxième transformations. Se pose alors la question de l'usage de cette matière première en abondance soudaine. Même en tenant compte de l'énergie nécessaire pour produire les combustibles bois (sylviculture, abattage, broyage, transport), le développement du bois comme énergie, en substitution aux combustibles fossiles, permettrait de réduire drastiquement les émissions des gaz à effet de serre. Le contexte actuel de l'après-tempête peut servir de rampe de lancement à la promotion et au développement de cette nouvelle filière.

De nos jours, dans les Landes, la filière bois-énergie ne représente que « 1% de l'activité de nos coopératives forestières » rappelait Janine Boisgontier, membre de l'UCFF (Union de la coopération forestière française). Des perspectives existent déjà cependant. Selon les données de l'ICPM, des chaudières de cogénération seront opérationnelles à partir de 2011 et pourront absorber un demi-million de m³ de bois par an. Il faudra toutefois veiller à affiner notre propos au sujet du développement de la filière bois-énergie, à l'horizon 2040, au regard des autres sources d'énergie renouvelable et des cycles naturels régissant le renouvellement de la ressource ligneuse afin de garantir la pérennité de la filière.

Deuxièmement, le développement de **la filière construction en bois** semble résister à la crise économique, et au vu de l'évolution actuelle de certaines entreprises de ce secteur dans le département, il pourrait constituer un autre pilier de diversification pour la filière. Néanmoins, l'approvisionnement actuel reste peu structuré et le bois landais se trouve largement sous-valorisé. De

¹ Le secteur du bois-papier employait 3.651 personnes dans les Landes en 2007 selon les chiffres communiqués par les Assedic. Depuis 2000, le secteur a connu une réduction de 13,3% de ses effectifs dans le département. Sur l'ensemble de la région Aquitaine, cette baisse ne s'élève qu'à 6,8%.

plus, une menace persiste dans les idées préconçues et erronées que l'on peut avoir de la mauvaise qualité du pin pour la construction. Pour étudier et tenter de résoudre la question de l'approvisionnement, une dizaine d'entreprises, accompagnées par la Chambre de Commerce et d'Industrie, se sont alliées et ont créé leur propre marque « ULIS, le choix du pin maritime ». Leur initiative vise à créer une image de qualité pour le pin en tant que matériau de construction et à instaurer une confiance au sein des donneurs d'ordre avec une étiquette commune, une homogénéisation des produits, un travail en collaboration avec Xylofutur (cf. ci-après).

Troisièmement, il nous semble intéressant que l'étude prospective puisse identifier les possibilités de valorisation de produits « hors-bois » telles que la résine et autres produits de la forêt. La concurrence internationale a certes mis à mal le gemmage traditionnel mais le contexte de prise en compte de l'environnement et même, à terme, de comptabilisation des coûts environnementaux dans les coûts de production, nous permet d'envisager un regain de compétitivité pour les produits de fabrication locale à l'horizon 2040, en particulier ceux qui sont issus de molécules végétales.

Venant en soutien de certaines des perspectives évoquées ici, le pôle de compétitivité « Xylofutur », labellisé lors du CIADT du 12 juillet 2005, a en particulier pour objectif de perfectionner les chaînes d'approvisionnement au travers d'un système de production forestière durable et de développer la filière bois dans la construction. Encore faut-il s'assurer que le département des Landes bénéficiera du maximum de retombées, et qu'au-delà de la promotion du bois énergie, les objectifs seront tenus : on peut imaginer de créer des modèles de maisons à ossature bois nés de la réinterprétation de l'architecture traditionnelle landaise. Il faut aborder la question de la formation des artisans, de la transmission de la mémoire. Il y a là potentiellement un axe de développement ancré dans la culture locale, cohérent avec les préoccupations de développement durable et appuyé sur les ressources locales.

Notre propos se trouve conforté par les décisions prises par le Conseil général quelques mois après la tempête Klaus, qui en tire toutes les leçons et affirme sa volonté de maintenir l'occupation du territoire départemental par la forêt, et de reconstituer le massif forestier landais dans son intégralité.

4. Un territoire à fort potentiel touristique, très sollicité sur les bords de l'océan, mais avec aussi le thermalisme, les lacs, la campagne ; le développement des résidences secondaires, la place des seniors

Avec plus de 21 millions de nuitées en 2007, les Landes se classent au 15^{ème} rang des destinations touristiques en France. Portée par de grandes stations balnéaires, une activité thermique de renom et un cadre naturel exceptionnel, l'activité touristique des Landes affiche un fort potentiel.

En termes de développement touristique du territoire les problématiques majeures tiennent à une répartition extrêmement inégale des activités entre l'espace côtier (93% des nuitées) et l'arrière-pays, ainsi qu'à une offre hôtelière insuffisante et en déclin (-14% d'établissements entre 2004 et 2008). Malgré des atouts exceptionnels et une identité forte associée au territoire, l'image des Landes en termes de « destination touristique » est paradoxalement encore floue. Ainsi, pour une grande majorité des vacanciers, le choix des vacances dans les Landes se fait le plus souvent selon des motifs d'opportunité (visites de proches, cout modéré du logement...).

Il est important de noter ici que certaines filières touristiques, à forte valeur ajoutée, comme le tourisme urbain et son pendant le tourisme d'affaires ne sont absolument pas présentes sur le territoire et semblent aujourd'hui pouvoir être écartées de la réflexion prospective, du moins à grande échelle.

En 2007, 42,5% des touristes venus profiter du soleil landais séjournaient en résidence secondaire. Ce type d'hébergement arrive largement en tête, devant l'hôtellerie de plein air (23,2%) et les hôtels et résidences hôtelières (10%). En 2007, la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) recensait 102.652 résidences secondaires soit donc 16.31% du parc.

Depuis 2001, la proportion de résidences secondaires par rapport au parc de logements des Landes diminue. Cette diminution ajoutée au fait que le nombre de résidences secondaires présentes dans le département continue d'augmenter signifie que les « résidents secondaires » se sédentarisent. Toutefois, ce phénomène touche essentiellement la partie littorale du département.

Ces « nouveaux landais » représentent une population aisée qui possède un pouvoir d'achat conséquent. Une part non négligeable d'entre eux est d'origine étrangère. Les Britanniques sont de loin la première nationalité achetant en France avec près de 6 achats sur 10.

En moyenne, les retraités et inactifs sont plus présents parmi les acheteurs étrangers (18,1%) que parmi les acheteurs français (14,9%) et notamment pour les Britanniques, Italiens, Hollandais et Américains. Et plus de 40 % des acheteurs étrangers appartiennent aux catégories socioprofessionnelles supérieures : cadres, professions libérales et artisans, commerçants, chefs d'entreprise. Plus de la moitié des achats étrangers de résidences secondaires se font dans des communes à dominante rurale.

Bien que le tourisme, économie transversale très sensible à l'ensemble des composantes conjoncturelles, soit un secteur en constante évolution, certaines évolutions futures, qu'elles soient démographiques ou environnementales, sont aujourd'hui incontestables et risquent de transformer en profondeur les modes de consommation touristiques à l'horizon 2040. L'enjeu pour la destination des Landes est d'anticiper ces évolutions et de combiner une stratégie marketing innovante avec une transformation durable des infrastructures et aménagements touristiques.

La première transformation de fond à laquelle se prépare toute la sphère commerciale du tourisme est sans doute le **vieillessement des populations**. Selon une récente étude de l'INSEE, en 2050, en France, une personne sur trois devrait avoir 60 ans ou plus. Les projections sont similaires dans tous les pays développés. Le senior « actif » est aujourd'hui considéré comme l'investisseur de demain, dotés d'un pouvoir d'achat significatif, et surtout de temps libre. Pour l'industrie du tourisme et des loisirs les conséquences de cette mutation sont nombreuses. Aujourd'hui les voyageurs européens transforment leur offre en ce sens. Pour eux aussi, travailler sur ce segment de clientèle devient une priorité. Concernant le développement du territoire landais, la question du vieillissement de la population pourrait avoir deux conséquences majeures. La première renvoie à la question du flux migratoire des populations retraitées françaises et étrangères. Les populations de seniors sont aujourd'hui mobiles ; le choix de leur lieu de résidence pour la retraite se déconnecte petit à petit des attaches de leur vie active ; la tendance à l'héliotropisme et l'attraction pour les bords de mer sont fortes. De par sa situation géographique et son climat, le territoire des Landes a sans doute une carte à jouer afin de se positionner sur ce créneau, dans une mesure raisonnable et maîtrisée.

Les seniors détiennent ainsi une partie importante du parc des résidences secondaires du département. Les Landes voient de plus en plus « revenir au pays » des nouveaux retraités. Au 01/01/2006, la part des plus de soixante ans s'élevait à 26,5% des landais, ce qui représentait 95.270 personnes. Des chiffres au dessus de la moyenne régionale où ces personnes ne représentent que 24,1% des effectifs.

L'assurance de bénéficier d'un service de santé efficace, si besoin est, est un facteur déterminant pour les séniors. Notons qu'il n'existe pas de Centre hospitalier universitaire dans les Landes mais quatre Centres hospitaliers de type classique.

Les Landes arrivent en tête des départements français pour la fréquentation thermale, devant la Savoie, l'Hérault et les Pyrénées orientales. En accueillant 72.700 curistes en 2007, les cinq stations thermales du département, structurées autour de quinze entreprises privées, représentaient 14,5% du marché national. Avec près de 50.000 curistes par an, Dax est la première ville thermale de France.

La rhumatologie, la phlébologie, la gynécologie et les traitements par voies respiratoires sont les quatre orientations thérapeutiques proposées.

Le thermalisme est un secteur déterminant dans l'économie landaise. Il emploie directement et indirectement près de 10.000 personnes et contribue à plus de 160 millions d'euros de chiffre d'affaires.

On dénombre 38 à 40 clubs du troisième âge dans le département. Ils sont pour la plupart regroupés dans la « fédération des aînés ruraux » qui compte 18.000 adhérents. Les bienfaits de l'action du Conseil général des Landes qui semble très solidaire avec les seniors du département sont fréquemment évoqués. Le niveau des services pour les seniors dans les Landes étant globalement bon, le département attire de nouveaux résidents.

En termes d'offre touristique et de loisirs à proprement parler, la clientèle senior va également inciter les prestataires à transformer leurs produits. Le loisir organisé, les pratiques sportives douces, les produits de l'art de vivre et du bien-être ont toutes les chances de se développer de façon significative. Enfin il est important de souligner ici que la recherche de la qualité sera au centre des préoccupations de ces populations fortement sollicitées, et rendues exigeantes par leur expérience.

Parmi les grandes tendances qui pourraient également impacter le secteur du tourisme et des loisirs, on retrouve bien évidemment les **préoccupations environnementales** liées entre autres au réchauffement climatique et à ses conséquences qui s'inscrivent petit à petit dans les modes de consommation du grand public. Certaines transformations sont déjà annoncées par les spécialistes comme le retour du tourisme de proximité (accentué par la crise économique), mais également l'écotourisme, et plus généralement la consommation « bio ». Les Landes sont parmi les territoires les mieux lotis pour faire évoluer leur offre touristique en ce sens. Il n'est pas non plus interdit de penser qu'à l'horizon 2040, le réchauffement climatique incitera des européens du Sud, espagnols et portugais par exemple, à migrer vers les Landes pour trouver des latitudes plus tempérées. D'autant plus que ces clientèles fréquentent déjà les Landes depuis plus d'un siècle.

Enfin, la dernière tendance de fond que nous pouvons identifier est sans doute **le retour à la cellule familiale**, aux valeurs de partage et d'éducation intergénérationnelle. Les Landes déjà fortement positionnées sur le tourisme familial et le regroupement pourraient envisager de s'appuyer sur ces acquis pour développer une forme de tourisme intergénérationnel.

A ce niveau d'analyse, il ressort déjà clairement que **le département des Landes a tout à gagner à développer et promouvoir une activité touristique, incluant l'aspect résidentiel, davantage orienté vers le qualitatif que vers le quantitatif**. Il faudra remonter en gamme et tirer l'image des Landes vers le haut. Le tourisme balnéaire ne peut être mis à l'écart de la prospective. Aujourd'hui il constitue le socle de l'économie touristique des Landes. Il s'agira de structurer une offre côtière respectueuse de l'environnement et en accord avec les principes du développement durable. Le potentiel de thermalisme pourrait également être mieux valorisé dans la perspective d'ouverture aux produits du bien-être, du ressourcement physique et psychologique.

Nous étudierons le potentiel des filières golf, thermalisme, écotourisme.

L'image et le développement futur du tourisme dans les Landes sera également étudié à travers les prescripteurs français, belges, hollandais, et scandinaves.

Sur ces différents points, il est important de bien analyser quel pourrait être l'impact de la tempête Klaus.

5. Un potentiel industriel significatif

Le secteur industriel représente un apport non négligeable d'emplois dans le département qui s'affirme aujourd'hui comme le premier département industriel de la Région Aquitaine : la part des emplois industriels atteint 15,7% est devenue supérieure à la moyenne régionale (13,2%) et nationale (15,3%). Pourtant ce secteur ne contribue plus autant depuis plusieurs années au développement de l'économie landaise : le nombre d'emplois industriels a accusé un repli de plus de 12% de 2000 à 2007 (ce pourcentage n'intègre donc pas l'annonce de la fermeture de l'usine Sony), tandis que les effectifs du commerce, du secteur de la construction ou des services progressaient fortement : respectivement + 18,5%, +33,9% et +21,7%.

- **Pour l'essentiel l'industrie landaise est vouée à la valorisation des produits locaux : deux secteurs, les IAA et la filière bois (première transformation et meubles), représentent plus de la moitié des emplois du secteur.**

Ces deux secteurs ont donné naissance à des industries efficaces, innovantes (trois des cinq premières entreprises du département appartiennent à ces deux secteurs Labeyrie, Maïsadour pour les IAA et Gascogne pour la filière bois) mais sont devenues aujourd'hui des filiales de groupes étrangers puissants dont les centres de décisions sont ailleurs. De manière plus globale, l'emploi industriel est pour près du tiers le fait d'entreprises filiales ou établissements de grands groupes internationaux.

Cette situation peut être délicate lorsque la présence sur le territoire landais n'est pas liée à un facteur de proximité, et peut conduire à des décisions brutales de fermeture de sites (cf. usine Sony de Pontonx sur Adour). Elle s'explique pour l'essentiel par des mouvements de concentration des entreprises qui affectent ces industries au plan mondial.

- **L'industrie landaise est également bien représentée dans les secteurs de l'aéronautique (avec Turbomeca et Potez) et de la sidérurgie.**

Dans ce dernier secteur deux décisions récentes vont conduire à la création de 600 emplois dans la zone de Tarnos du fait de l'attractivité du Port de Bayonne ce qui représente une croissance de 5% de l'emploi industriel.

Le renouveau de cette activité, qui avait un temps quasi totalement disparu après la fermeture des Forges de L'Adour, est totalement lié à l'attractivité du port de Bayonne. L'essentiel du développement des zones d'activité se fera sur le territoire des Landes, la rive gauche de l'Adour évoluant davantage vers une zone touristique et de loisirs.

- **Le territoire offre sans doute de nombreuses possibilités d'installation à des secteurs qui seraient à la recherche d'espace, d'une main d'œuvre peu chère et de situation proche des transports.**

Le Conseil général met en avant dans ses propos le secteur de la chimie. Il restera à préciser les avantages comparatifs dont dispose le département à cet égard (ou à en créer).

A l'inverse peu de commentaires sur l'installation « spontanée » de l'industrie de la glisse et des loisirs dans le sud de son département. Pourtant ce secteur qui ne concentre que les fonctions à forte valeur ajoutée (la quasi-totalité des produits textiles sont fabriqués en Chine) a su créer plus de 3000 emplois et contribuer à l'image de dynamisme du département. Un projet de pôle de compétitivité pourtant esquissé n'a pas abouti à ce jour.

Si le Conseil général souhaite attirer des investissements internationaux, il a tout intérêt à se doter des outils nécessaires pour le faire (communication plus équilibrée sur le département qui n'a pas comme unique atout son attrait touristique et sa qualité de vie, création d'une agence de développement économique).

Mais les atouts économiques du département ont tendance à être sous-estimés par les Landais eux-mêmes dans leurs réponses à l'enquête diligentée par le Conseil général en 2007. Dans la liste des atouts départementaux, on relève effectivement que les atouts "naturels" dominent largement (qualité de vie, environnement préservé, position géographique) par rapport aux atouts économiques (potentiel touristique, filières industrielles, agriculture, tissu artisanal, démographie). Les Landais semblent avoir davantage confiance dans leur territoire que dans leur potentiel humain et industriel.

- **Le secteur industriel pourrait être développé en cherchant à valoriser les atouts actuels du département plutôt qu'en attendant un développement ex nihilo.**

Le territoire landais n'a pas connu une nouvelle génération d'entrepreneurs comparables à celles qui avaient tiré le développement économique jusqu'à la première moitié du XXème siècle et nombre des réussites industrielles ont été cédées à de grands groupes internationaux. On peut toujours espérer que la situation évoluera et qu'avec l'aide des politiques locales une nouvelle génération d'entrepreneur émergera.

On peut également rechercher des développements par accueil d'entreprises étrangères. Les résultats en ce domaine sont toujours incertains, mais le département bénéficie incontestablement d'atouts dont la valorisation est susceptible de conduire à un développement industriel.

- La valorisation de la présence du port de Bayonne sur une partie de son territoire qui peut donner lieu à de nouveaux développements. La question est alors de prévoir des développements de zones d'activités (Seignanx, Ondres) ainsi que les logements sociaux qui font à l'heure actuelle défaut
- La valorisation des productions alimentaires et notamment la valorisation non alimentaire du maïs (amidons ou éthanol). Il est intéressant de comparer les domaines d'applications du maïs entre la France et les Etats-Unis, deux pays de niveau technologique équivalent ; elle fait ressortir la faiblesse des usages de transformation du maïs.

11

Utilisations comparées du maïs aux Etats-Unis et en France

Utilisations comparées du maïs
Colonna, 2002 - d'après données AGPM

Utilisations	A	US	FRANCE
Alimentation animale	%	58	32 %
Exportations	%	22	44 %
Sirops de glucose et fructose	%	7,9	10,8 %
Ethanol	%	7,3	0 %
Amidon *		2 %	cf. sirops
Alimentation	%	1,9	2,6 %
Semences	%	0,2	

* en France, regroupement de l'amidon et des sirops, soit 10,8 % pour l'ensemble (note : ne pas confondre ce chiffre avec les 20 % annoncés en introduction du séminaire et qui concerne l'Europe)

- la première différence porte sur la moindre utilisation du maïs en France comparativement aux Etats-Unis ;
- en revanche, la part d'exportation est importante en France ;
- **Enfin, la production d'éthanol est de 7,3% aux Etats-Unis alors qu'elle est inexistante en France. C'est l'enseignement majeur qui se dégage de ces données.**

- Des soutiens pourraient également être imaginés pour l'essor d'une agriculture biologique et la valorisation de ses productions. Là encore la commande publique peut jouer un rôle considérable (approvisionnement de l'ensemble des cantines publiques par exemple)
- La valorisation de la filière bois, notamment dans le domaine de la construction. Les pouvoirs publics peuvent en ce domaine fédérer les industriels voire jouer un rôle d'entraînement majeur à travers la commande publique (marché important de construction bois pour les HLM)

manquants, pour les édifices publics). Le bois est un excellent matériau qui permet le respect des futures normes BBC et passif à un moindre coût.

- La valorisation de l'image de santé, bien être et loisirs du département qui bénéficie d'une notoriété internationale. Là encore au-delà du pôle de compétitivité régional Prod Inov qui existe, la présence des industries liées au surf devrait être davantage valorisée et le projet de pôle de compétitivité qui a démarré doit être poursuivi.

➤ **Les TIC : un facteur de compétitivité pour le territoire et un potentiel d'activité majeur encore à développer**

La Région Aquitaine qui s'est engagée dès 2000 dans le développement du haut débit est aujourd'hui en passe de devenir une des régions les mieux équipées du territoire avec de nouveaux projets en place au niveau départemental, en particulier dans les Landes (étude Grand Dax). La Région soumettra au vote des élus, lors de la séance plénière du 25 juin 2009, l'adoption d'une première mouture d'un Schéma directeur Très Haut Débit de la Région Aquitaine.

En 2005, le Conseil régional a attribué une subvention au Conseil général des Landes pour la mise en œuvre de son plan départemental de résorption des zones d'ombre. La phase 1 du programme prévoyait la couverture en téléphonie mobile de dix sites d'émission, situés sur les communes de Argelouse, Bélis, Beylounq, Cachén, Laluque, Lévignacq, Luglon, Maillas et Mano. Selon les clauses du programme, les opérateurs ont pris le relais pour compléter la couverture en téléphonie mobile sur le territoire.

La couverture ADSL dans les Landes reste néanmoins imparfaite : si la frange côtière est bien desservie, il n'en n'est pas de même pour la frange Est, tout particulièrement au sud de Mont de Marsan, et pour le quart Nord ouest (à l'exception de la côte et de la proximité avec le bassin et Bordeaux) qui n'atteint que rarement un taux d'éligibilité supérieur à 95% (rapport entre le nombre de lignes pouvant accéder à au moins une offre haut débit de France Télécom, et le nombre total de lignes). Or les particuliers ont un besoin croissant en TIC et la demande des entreprises, mais aussi des administrations, pour des systèmes d'informations adaptés, efficaces et rapides est aujourd'hui accrue.

En termes d'infrastructure informatique, l'enquête de 2007 menée par Aquitaine Europe Communication et l'Echangeur Bordeaux Aquitaine nous montre que les entreprises des Landes (sur un échantillon de 750 PME et 750 TPE sur le territoire Aquitain) sont parmi les mieux équipées de la région en matériel informatique et internet. Il reste à développer l'usage des TIC au sein des entreprises, mais il y a pénurie d'informaticiens et il conviendrait de valoriser ces formations porteuses au sein de l'université de Mont-de-Marsan et/ou de l'IUT des pays de l'Adour, voire d'envisager des partenariats avec les autres universités des départements de la région.





Le secteur des TIC reste développé en Aquitaine, mais dans les Landes représente « seulement » 133 établissements pour environ mille postes, assez loin derrière la Gironde mais aussi les Pyrénées Atlantiques (357 établissements pour presque 2500 emplois en 2007).

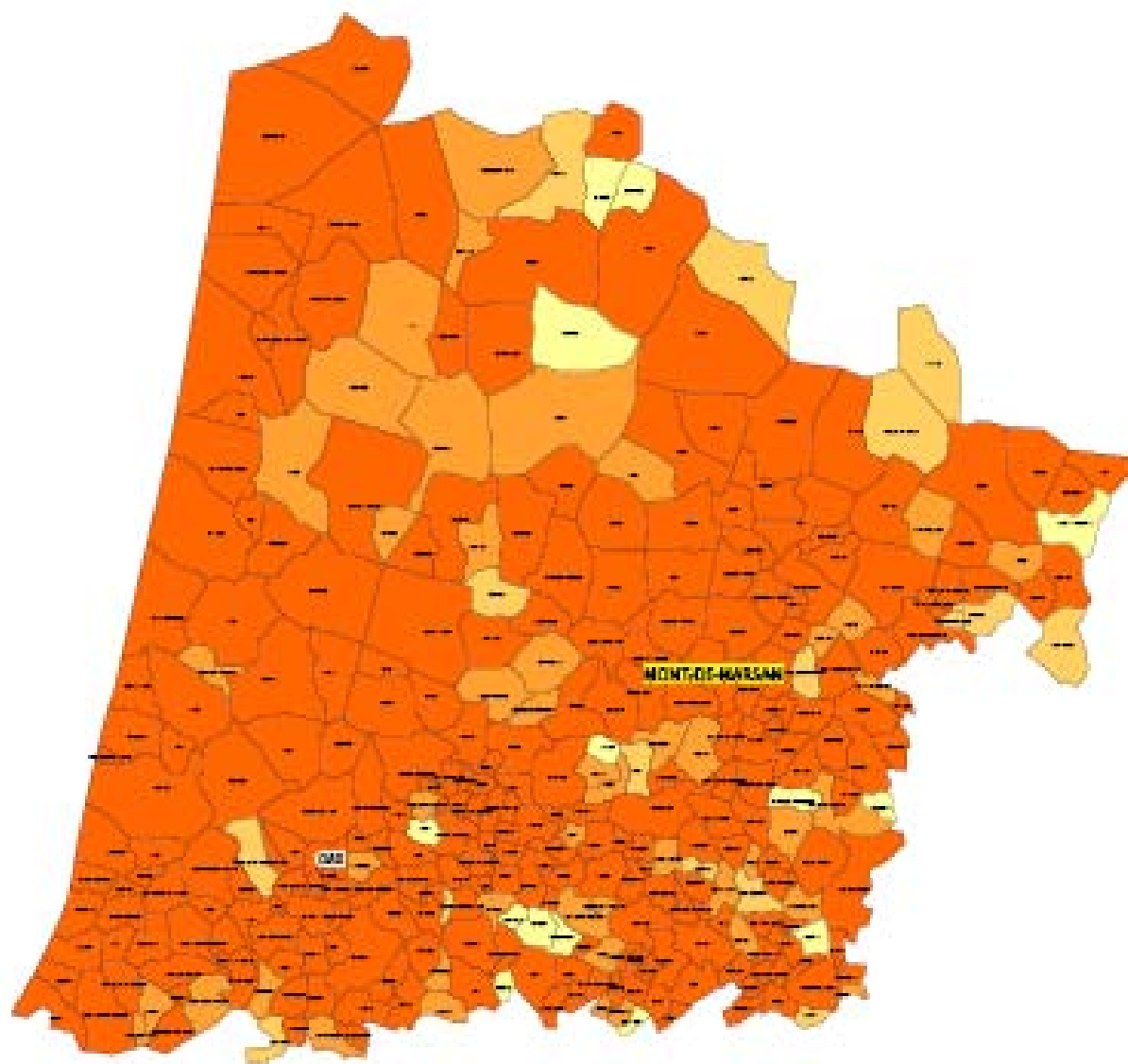


Eligibilité à au moins une offre ADSL de France Télécom département des LANDES (40)



Taux d'éligibilité par commune

-  supérieur à 95%
-  de 80 à 95%
-  de 50 à 80%
-  inférieur à 50%



6. Un territoire excentré, dont les infrastructures de transport sont faibles et parfois saturées, qui va demain se rapprocher de Paris et de l'Europe du nord

Le diagnostic d'ensemble, aujourd'hui

Du point de vue des transports et déplacements, le département des Landes, aujourd'hui, se caractérise par :

- Un trafic de transit très important de tous les modes de transport (route, fer, air) et tout particulièrement de poids lourds (trafic Ibérie / Europe) et de voitures particulières (trafic touristique notamment)
- Une forte domination du mode routier tant pour les déplacements de personnes que pour les transports de fret, au sein même du département
- Une structuration nord-sud des grandes infrastructures routières et ferroviaires
- Une relative faiblesse des transports collectifs interurbains ou urbains
- La médiocre desserte du chef-lieu², Mont-de-Marsan, sachant qu'une seule ville des Landes, à vrai dire, est bien desservie : Dax.
- Une offre déjà importante relative aux modes doux mais limitée au tourisme et aux loisirs.

Ce diagnostic montre que la marche vers le développement durable, souhaitée ardemment par les élus, rencontre nombre de handicaps dans ce département.

Un fort retard en matière d'infrastructures

Les Landes partagent le retard de l'Aquitaine en matière d'infrastructures, et même l'accusent. Le département est « traversé » du nord au sud par routes et voies ferrées (on parle « d'effet tunnel ») et « survolé » par de nombreux avions mais, globalement, il est mal desservi. Les liaisons transversales sont faibles par rapport aux liaisons verticales (ce qui n'a pas toujours été le cas, avec les voies ferrées des résiniers utilisées ensuite à des fins touristiques jusqu'à la seconde guerre mondiale).

Le réseau routier principal des Landes se compose d'une autoroute inachevée, l'A63/N10 qui traverse les Landes du nord au sud, de la voie express qui relie St Geours-de-Maremne / Dax / Mont-de-Marsan, et de la nationale qui joint le nord des Landes à Mont-de Marsan et Aire-sur-l'Adour. On peut ajouter à ce triangle la verticale D932/D934 qui est partie de l'actuelle liaison Bordeaux/Pau.

Le diagnostic du SRIT note que « l'est des Landes ne dispose pas d'une liaison routière performante » et que le réseau routier du littoral « n'est pas adapté à sa fréquentation ».

Pour le reste, les Landes disposent d'un réseau routier départemental assez dense et ramifié, au regard de la population départementale³, surtout au sud de l'Adour plus densément peuplé.

Le réseau ferroviaire principal des Landes est constitué de la ligne Paris / Bordeaux / Hendaye qui traverse les Landes via Dax, de la ligne Dax / Puyoo qui mène à Pau, au sud de la ligne Bayonne / Puyoo (voie unique électrifiée) qui relie les deux précédentes et de l'antenne Morcenx - Mont-de-Marsan. S'y ajoutent des lignes fret peu ou pas utilisées.

On voit qu'il s'agit, pour l'essentiel, d'un réseau « traversant » qui permet de bien desservir Dax mais très mal Mont-de-Marsan.

Au plan aérien, les Landes sont desservies par trois aéroports civils commerciaux importants, mais qui se trouvent tous hors du département : Bordeaux-Mérignac, Biarritz, et Pau⁴. Les Landais s'en satisfont car, de n'importe quel endroit des Landes, on est à 1h10 au plus d'un aéroport (sauf embouteillage).

Concernant le maritime et la voie d'eau, il faut noter que Tarnos commune des Landes, constitue l'avenir du port de Bayonne qui est situé dans l'estuaire de l'Adour. 9^{ème} port français, il est bien situé. Toutefois, il ne semble pas dans la course des autoroutes de la mer.

² En vérité, il y a peu de chef-lieu en France aussi mal desservi que Mont-de-Marsan, qui est la fois à l'écart des autoroutes, grandes voies ferrées et sans aéroport. Seuls cas comparables : Auch, Digne, Guéret, Foix, Mende, Privas, Saint-Lô. Aurillac, Le Puy, Rodez ont au moins une desserte aérienne de/vers Paris.

³ Mais pas au regard de la surface, ce qui n'est pas choquant vu la faible densité de population.

⁴ Trafics 2007 : Bordeaux : 3,422 M de Pax ; Biarritz : 0,928 M de Pax ; Pau : 0,761 M de Pax.

Le réseau de transports doux – pistes cyclables – des Landes est assez important mais concerne le littoral ou la campagne, ce qui lui donne une vocation touristique ou loisirs.

Des services de transport très incomplets

Actuellement, dans le département, seule la ville de Dax est desservie par les TGV. Certes, on peut considérer que les Landes du nord sont desservies par les gares TGV d'Arcachon ou La Teste ou Facture-Biganos voire par celle de Bordeaux, mais cela signifie selon les cas un rabattement en voiture ou TER de 20 à 100 Km. De même, au sud des Landes peut-on se rabattre sur Bayonne ou sur Orthez, mais là aussi au prix d'un certain pré ou post acheminement.

La situation de Mont-de-Marsan est évidemment la moins enviable puisque pour emprunter le TGV il faut passer par Dax (50 Km de route) ou Bordeaux (137 Km ; 1h45 de route ; ou 1h21 de TER au mieux).

Les dessertes par train classique, en complément du TGV, sont anecdotiques.

La desserte ferroviaire régionale par TER comprend cinq lignes. L'examen des horaires montre que sont bien desservies seulement quatre gares : Dax, Mont-de-Marsan, Morcenx, et Puyoo.

Le Conseil régional a entrepris de remodeler totalement l'offre TER d'une part en renouvelant le matériel (ce qui devrait être achevé en 2010), d'autre part en clarifiant les types de desserte et en introduisant progressivement le cadencement des horaires. Ce cadencement devrait être achevé en 2011.

Le trafic TER en Aquitaine a cru de 30% entre 2003 et 2007 (l'offre croissant de 20%).

S'ajoutent aux TER ferroviaires, les dessertes TER par la route (suite à des fermetures de voies ferrées). La Région a décidé de reprendre ces lignes en mains et vient de lancer un appel d'offres en vue d'une DSP pour faire gérer ces lignes par un opérateur qui pourrait ne pas être la SNCF.

Par ailleurs, une régie départementale d'autocars (RDTL) exploite 18 à 20 lignes (selon les sources) et dessert 159 communes. Son trafic est à 95% composé de scolaires, collégiens, lycéens (9000 élèves par jour environ).

Mais il faut noter que le CG40 vient de créer une liaison express (50 mn) par car entre Mont-de-Marsan et Dax. Cette expérience vise une autre clientèle que celle des scolaires et à réduire le trafic automobile entre les deux villes.

Enfin, il faut observer que seules les agglomérations de Mont-de-Marsan et Dax disposent d'un réseau de transports urbains, exploité dans les deux cas par la RDTL.

Une mobilité et des transports axés sur le mode routier

Compte tenu des infrastructures et services dont disposent les Landes et aussi en raison de la faible urbanisation et de la dispersion de la population, on ne sera pas étonné que de nombreux indicateurs attestent que la part de l'automobile et du camion sont dans les Landes encore plus fortes que dans les autres départements.

Ainsi :

- Les Landes présentent un ratio nombre de voitures pour 1000 habitants parmi les plus élevés de France⁵ : 630 voitures pour 1000 hab.
- Corrélativement, l'accidentologie routière est élevée : le nombre de tués dans des accidents de circulation routière est de 133 morts / million d'habitants⁶
- Les comptages routiers disponibles font apparaître des débits importants avec de fortes proportions de poids lourds, non seulement sur l'A63/N10, connue pour son « mur de camions », mais aussi sur les nationales du département.
- Enfin les routes du littoral sont très chargées l'été et en week-end.

⁵ Seules l'Oise (base des locations de voitures), les deux départements Corse (effet fiscal) et la Haute-Savoie (effet Suisse) ont des ratios supérieurs. (Moyenne française : 481 ; Gironde : 560 ; Pyrénées Atlantiques : 580).

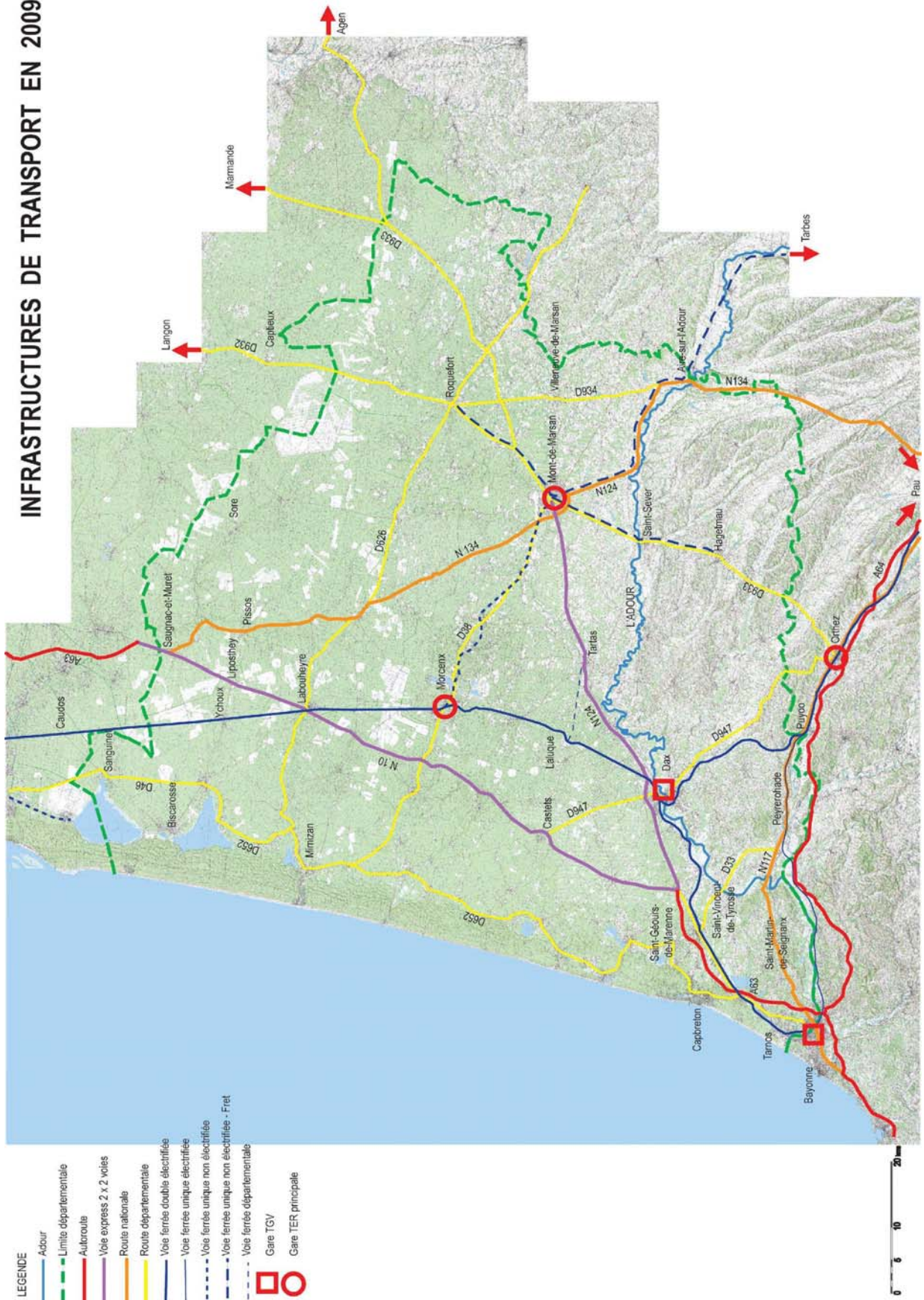
⁶ Moyenne française 72 ; Gironde : 68 ; Pyrénées Atlantiques : 95

- Conséquence de tout cela, les consommations de Tep et émissions polluantes ramenées à l'habitant sont les plus fortes des cinq départements aquitains⁷ Gironde comprise.

Tout cela indique, que du point de vue du développement durable, les transports sont un élément majeur pour le département.

⁷ Source : Bilan énergie-pollution des transports en Aquitaine – Rapport final – page 82 (Décembre 2008)

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN 2009



Qu'en sera-t-il en 2020 ?

Le retard des Landes devrait être comblé en partie d'ici 2020 par d'importantes améliorations ou créations d'infrastructures routières et ferroviaires avec, notamment, la fin de réalisation de l'A63, la construction de l'A65 et surtout le projet ferroviaire Bordeaux / Espagne comportant une ligne à grande vitesse (LGV).

Ces équipements peuvent constituer un atout pour le développement du Département, en particulier son arrière-pays, ou au contraire une menace supplémentaire, selon la manière dont ces infrastructures seront conçues et articulées avec les réseaux existants (connexion avec les TER pour les TGV, emplacement des sorties d'autoroute) ou utilisées à des fins régionales (SR-GV). L'un des enjeux majeurs du Schéma d'aménagement et de développement durable sera alors de concevoir des transports d'éclatement / rabattement permettant de sortir de l'effet « tunnel » actuel et de capter une partie des flux pour irriguer et nourrir le tissu urbain. Il s'agira ainsi de favoriser l'émergence d'une armature urbaine consistante et maillée.

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, consiste d'une part à construire, pour 2020 (au mieux), une LGV Bordeaux / Irun passant par l'est des Landes et Mont-de-Marsan avec un tronçon commun avec la LGV Bordeaux / Toulouse et d'autre part à accroître la capacité de la ligne ferroviaire actuelle Bordeaux / Hendaye.

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, à la différence des autres projets de LGV, poursuit une finalité fret autant que voyageurs. La combinaison de la LGV et de la ligne classique vise, à la fois, à accélérer les relations voyageurs comme dans les autres projets TGV, à améliorer les relations intra-régionales et à reprendre des parts de marché au camion.

- Au nord de Dax, la LGV serait uniquement voyageurs (v 350 km/h) ; au sud de Dax une ligne mixte voyageurs / fret (v 220 km/h) ; cependant l'éventualité d'une ligne totalement mixte est actuellement étudiée.
- Une gare nouvelle serait créée près de Mont-de-Marsan, la localisation la plus probable (certaine pour la Région) étant proche de l'échangeur routier de l'A65, prévu au Caloy et une navette ferroviaire serait organisée entre la gare actuelle de Mont-de-Marsan et la gare nouvelle en utilisant la voie ferrée Mont-de-Marsan / Roquefort.
- A Dax, la gare actuelle serait utilisée, en dérivation de la LGV, mais tous les TGV ne s'y arrêteraient pas.
- Deux gares nouvelles sont envisagées (à l'étude) en plus de celle de Dax centre : l'une au nord de l'agglomération de Dax et l'autre à l'ouest de l'échangeur routier de St Geours de Maremne
- Pour améliorer la desserte du Béarn et de la Bigorre quatre hypothèses sont étudiées (une à partir de Dax ; trois à partir de Mont-de-Marsan)
- Une plate-forme logistique intermodale, voire un triage, serait créé à Laluque qui va être la base travaux, d'abord pour l'amélioration de la ligne actuelle puis pour la construction de la LGV.

Le tracé exact de la LGV et la localisation des gares sont des enjeux majeurs.

Au vu de l'expérience des autres LGV, nous conseillons de donner la préférence aux gares de centre-ville, même à Mont-de-Marsan (hypothèse écartée jusque là).

En effet, elles offrent un accès plus facile y compris à pied, permettent de se connecter aux transports urbains, aux TER, aux autocars dans le cadre d'une plate-forme d'échange ; elles contribuent aussi à dynamiser la ville. Il faut bien entendu, les agrandir et les adapter à leur nouveau trafic et les accompagner d'une opération d'urbanisme.

A défaut, les gares TGV extérieures à l'agglomération doivent être rapprochées le plus possible de la ville et demandent à être connectées aux transports collectifs dont les TER (cela pourrait être possible dans le cas de Mont-de-Marsan avec le site du Caloy ; mais pas dans le cas des nouvelles gares TGV de Dax).

En revanche, une gare TGV du littoral (St Geours ou St Vincent-de-Tyrosse) nous semble avoir plus de sens qu'une gare-bis de Dax.

Dans l'annexe Transports du diagnostic, nous développons ce point des gares et de leurs effets. Et nous y reviendrons dans la phase prospective.

La création d'une plate-forme logistique intermodale à Laluque et d'une gare TER et/ou SR-GV à proximité, ouvre de nouvelles possibilités significatives à la fois d'accueil d'activités industrielles ou de services et de revitalisation et extension du pôle urbain de Tartas/Pontonx. C'est d'ailleurs un marqueur de « Landes 2040 ».

L'A65 Bordeaux-Pau

Cette autoroute nouvelle, est en travaux et devrait être achevée en octobre 2010.

Connectée à l'A62 Bordeaux / Toulouse au niveau de Langon, elle desservira l'est des Landes avec, sur leur territoire, trois « échangeurs » :

- Roquefort, pour desservir le Gers voisin.
- Le Caloy, au nord-est de Mont-de-Marsan
- Aire-sur-l'Adour

Ces échangeurs, ainsi que les aires de repos et de service qui leur seront associées, sont aujourd'hui définis seulement en termes de localisation mais pas d'aménagement. L'enjeu est d'organiser un développement, autour de ces échangeurs, en étant attentif aux effets collatéraux qui pourraient affecter les bourgades voisines (par exemple le transfert vers ces zones d'équipements commerciaux de centre ville). Les aires de services sur l'autoroute pourraient également être des vecteurs d'image pour les Landes. C'est une intégration globale à réussir, il convient de ne pas répéter les erreurs commises sur certains échangeurs !

Il y a encore beaucoup d'interrogations sur les reports de trafic, notamment des poids lourds.

L'A63

Les 102 Km (dont 88,5 Km dans les Landes) de l'actuelle RN10-A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne vont être élargis et aménagés de façon à convertir l'actuelle voie express en véritable autoroute.

L'appel à concession⁸ a été lancé le 14 mars 2009. Les mises en service s'étaleront de 2012 à 2016.

Les questions soulevées quant aux aires et échangeurs de l'A65, se posent pour l'A63.

Les autres projets

Parmi les autres projets, retenons :

- La création de pôles d'échange voyageurs à Dax et Mont-de Marsan, autour des gares actuelles (cela justifie notre position quant aux gares-centres)
- Les nombreux projets d'amélioration des routes départementales prévus par le CG40, qui ne sont pas encore programmés.

La création de ces grandes infrastructures attendues depuis longtemps ne doit pas faire perdre de vue la nécessité de **faciliter les communications transversales** et **d'améliorer la desserte du littoral**. S'agissant du littoral, il conviendra d'analyser le diagnostic des groupements qui travaillent sur le PLNCA et leurs propositions, en les situant dans la problématique qui est la nôtre et dans un périmètre plus large et plus pertinent.

Ces nouvelles infrastructures ont pour objectif d'améliorer **les services rendus aux clients ou usagers**.

Le TGV permettra d'abord d'établir de nouvelles liaisons par exemple avec Toulouse, Montpellier et le sud-est (sans passer par Bordeaux) ainsi qu'avec l'Espagne (sans changement de train à la frontière), relations qui sont aujourd'hui difficiles.

Par ailleurs, le TGV changera fondamentalement la desserte de Mont-de-Marsan et améliorera considérablement celle de Dax, avec des gains de temps substantiels : Mont-de-Marsan devrait ainsi se trouver à 30mn de Bordeaux et 2h35 de Paris.

⁸ Une première procédure de mise en concession pour la mise en conformité autoroutière de l'A63, engagée en mai 2006, a été annulée pour des raisons de forme par le tribunal administratif de Paris le 4 avril 2007.

Les SR GV – services régionaux à grande vitesse s'inspirent de l'exemple de la région Nord - Pas de Calais qui depuis 2001 exploite des « TER-GV » entre Boulogne, Calais, Dunkerque d'une part et Lille d'autre part.

Dans le cas de la région Aquitaine, il s'agirait de services opérés avec un matériel spécifique (des TGV courts ; ou des petites AGV) qui est également demandé par plusieurs autres régions (dont Rhône-Alpes).

Les SR-GV permettraient d'apporter ou d'accroître le bénéfice de la grande vitesse pour les déplacements intra-régionaux (par exemple Bordeaux / Mont-de-Marsan en ½ h toutes les heures).

La question reste posée de la compatibilité de ces circulations SR-GV par rapport aux TGV, (consommation des « sillons »).

S'agissant des TER classiques, on peut imaginer qu'en 2020, la typologie des dessertes sera revue avec une nouvelle catégorie qui sera celle des TER de rabattement ou d'éclatement de/vers les gares TGV.

Dès lors on aurait la typologie suivante :

- SR-GV pour les relations inter-cités d'Aquitaine
- TER de pré-post acheminement TGV
- TER de maillage régional
- TER périurbain (banlieue de Bordeaux, côte basque, ...)

Projet d'autoroute ferroviaire

Le CPER 2007-2013 prévoit un budget pour commencer la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire performant entre le sud Aquitaine et le sud du bassin parisien. Les travaux concernent la mise au gabarit de la voie et des tunnels de la ligne existante et la réalisation d'une plate-forme de chargement à Mouguerre, près de Bayonne. L'objectif est d'arriver à transporter dès 2013 de 4 à 7 MT par an (20 trains aller-et-retour par jour sur l'axe Atlantique).

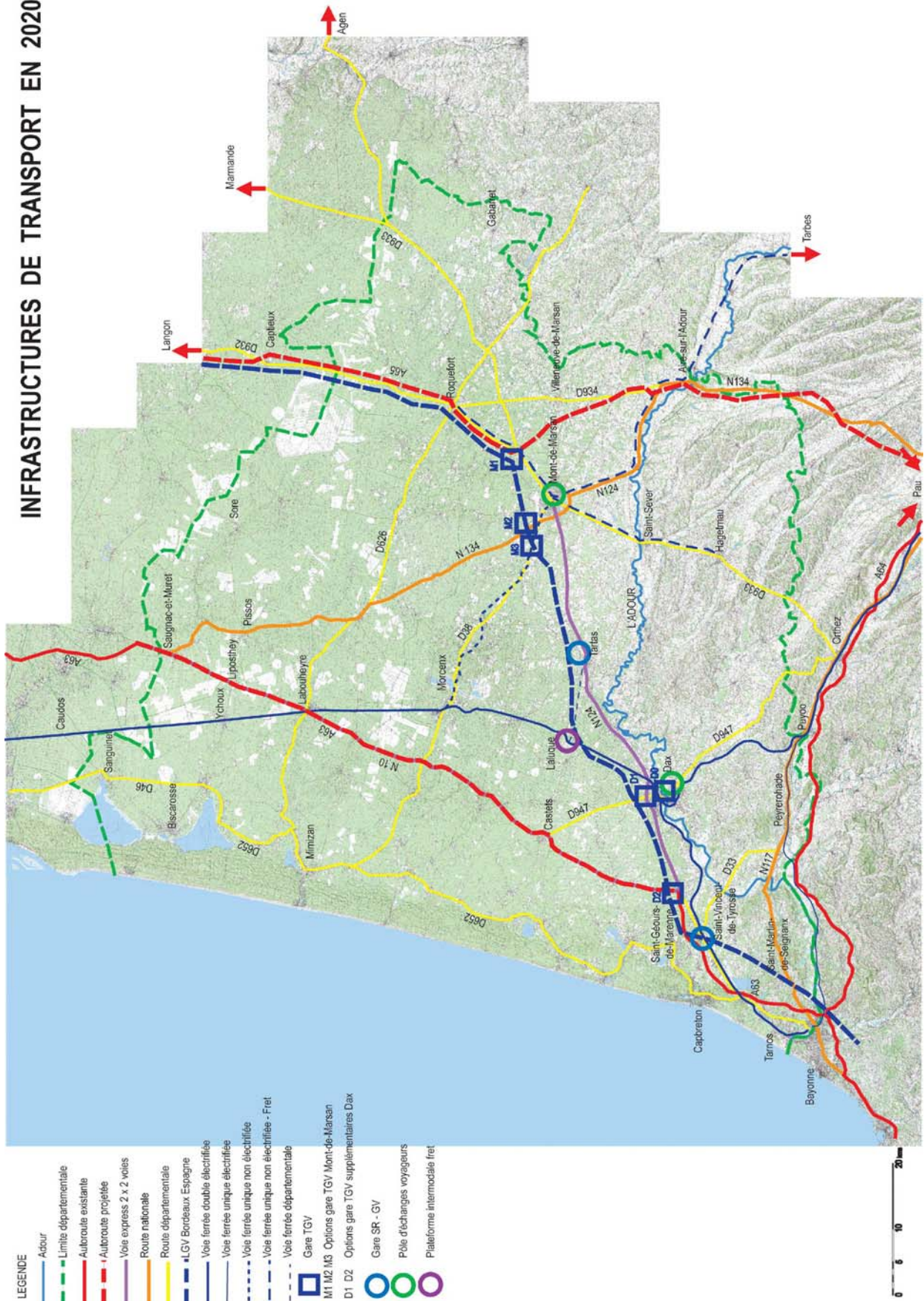
Par la suite, ce service devrait être étendu à la relation Vitoria – Dourges (Le Y basque devant être achevé en 2013 officiellement).

On peut penser que les nouvelles infrastructures et les nouveaux services qui seront développés d'ici à 2020, joints à des dispositions tarifaires ou fiscales (Eurovignette ?) appropriées, devraient être de nature à modifier les comportements et à entraîner un report de la route vers le fer ou le maritime.

Pour autant, les prévisions (pour le fret, en tout cas) montrent que l'amélioration des parts de marché des modes « écologiques » ne fera que ralentir la croissance des transports routiers mais n'entraînera pas leur diminution en volume.

Au total, en 2020, les Landes devraient disposer d'infrastructures « remises à niveau » et de services de transports plus performants. Cependant, il reste beaucoup à faire pour confirmer cette affirmation tant dans la définition de certaines infrastructures que dans leur utilisation, tant dans la conception des services que dans leur articulation. Et puis, il faut se projeter plus loin en 2040 pour peut-être mieux revenir sur 2020 et les décisions des prochaines années. Dans la partie prospective, il ne faudra pas oublier de prendre en compte la mutation prévisible de l'automobile et le développement des modes doux.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN 2020



7. Une fédération de territoires à forte personnalité, à laquelle il manque aujourd'hui des centralités fortes et un système nerveux les réunissant

Le territoire des Landes est essentiellement rural avec une densité de population très sensiblement inférieure à la moyenne régionale, sans très grande agglomération (les deux agglomérations de Mont de Marsan et Dax qui correspondent à des unités urbaines de moins de 50.000 habitants pèsent peu par rapport à la Communauté urbaine de Bordeaux, à la Communauté d'agglomération Bayonne – Anglet - Biarritz, ou même par rapport à Pau), mais avec des villes de moyenne importance à forte croissance comme Biscarosse, Capbreton, Mimizan, tandis que près de 30% de la population vit dans une commune de moins de 1 000 habitants.

Une première réflexion sur l'armature urbaine nous montre que si c'est Mont de Marsan qui est désignée depuis plus de deux cents ans comme chef-lieu et qui en possède tous les attributs, il est difficile de ne pas associer Dax quand il s'agit de développement. Le regard de Dax est cependant tourné vers la côte, en particulier vers Hossegor et Saint Esprit, ancienne ville landaise rattachée en 1860 à Bayonne et qui constitue une passerelle entre Dax et le Pays Basque.

L'armature urbaine est en outre 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.

La plupart des diagnostics qui présentent le département le découpent selon une analyse territoriale qui exprime une géographie diversifiée. On peut alors opérer des regroupements en territoires qui semblent homogènes : la côte, la Haute lande, la Chalosse et l'Armagnac

8. ... qui subit une pression démographique forte aux franges sud-ouest, nord-ouest

Les pôles urbains de Bordeaux, de Bayonne – Anglet - Biarritz, et dans une moindre mesure de Pau, constituent à la fois une source d'enrichissement potentielle et une menace pour le territoire des Landes. Les grandes métropoles ont en effet tendance à capter la plupart des emplois susceptibles d'être créés dans des activités compétitives s'inscrivant dans la mondialisation (Cf. « Mondialisation, Villes et Territoires » de Pierre Veltz). Et cela génère un processus de « rurbanisation » à la frange de leurs territoires qui impacte directement les Landes. On le voit non seulement sur les intercommunalités « frontalières », mais progressivement sur celles qui les jouxtent. Les derniers résultats du recensement montrent clairement ce phénomène.

Plus généralement, si l'on observe les derniers chiffres de l'INSEE, on constate que le solde migratoire des Landes entre 1999 et 2006 est le 2^{ème} plus élevé de France. Au total, la population landaise a augmenté de plus de 10 %. Et c'est bien la capacité du territoire à attirer de nouvelles populations qui explique un tel dynamisme démographique. Les nouveaux habitants des Landes sont en majorité des néo-ruraux issus de l'Ile-de-France, jeunes actifs en tête, suivis de près par les nouveaux retraités. Et si l'on tient compte des touristes, la population effectivement présente sur le territoire est en moyenne de 15 % supérieure à la population résidente. Tout cela a un impact évident sur les besoins en services de proximité, mais également, avec la montée en puissance de l'économie résidentielle dans un département à forte tradition productive, cela peut avoir un impact positif sur l'emploi. Mais cela peut également impacter le contenu même de l'identité landaise dont il faudra veiller à en préserver l'authenticité ...

Le décalage entre les revenus générés respectivement par l'économie résidentielle et l'économie productive, et l'espace occupé par l'une et l'autre (ce sont les activités productives qui occupent le

plus d'espace) pourrait alors devenir source de conflit dans certaines zones de forte tension pour l'accès au foncier. Ainsi l'accès au logement commence à poser des problèmes au moment où des besoins diversifiés se manifestent.

■ Les territoires de Seignanx et Gosse sous l'influence de BAB

Avec plus 13,35 % de Tarnosiens depuis 2004, sa situation frontalière du Pays Basque explique en grande partie ce développement. Et dans un secteur de l'immobilier extrêmement tendu ces dernières années, Tarnos a offert un refuge face aux prix prohibitifs du voisinage basque.

Les quatre cantons du sud, Saint-Martin-de-Seignanx, Peyrehorade, Soustons et plus encore Saint-Vincent-de-Tyrosse tournent autour des 20% d'augmentation. Les principales villes de la zone en profitent tous, de Soustons à Tarnos, en passant par Capbreton, mais plus encore Tyrosse, qui place la barre à 30% !

Le charme de la côte, toujours, mais aussi la proximité avec le pays Basque et BAB expliquent ce phénomène quasiment observable à l'œil nu quand on voit le paysage de cette région évoluer.

23

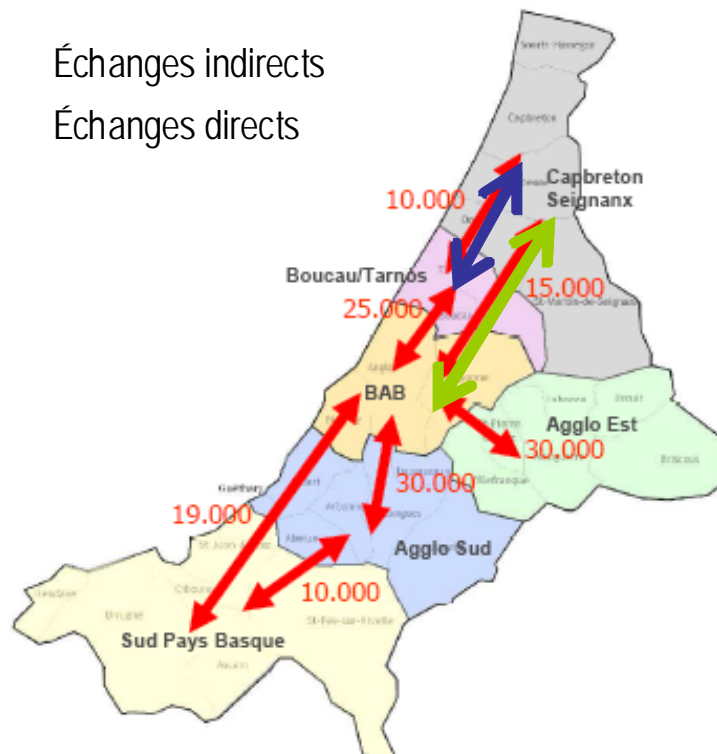
Le flux d'échange montre le poids de l'influence de BAB sur les territoire de Boucau/Tarnos et Capreton/Seignanx..



Échanges indirects



Échanges directs



■ Le pays de Born sous l'influence du bassin d'Arcachon et de Bordeaux

C'est sur le canton de Parentis, et en particulier autour de la commune de Biscarrosse, que le phénomène est le plus frappant : la ville phare du nord du département a augmenté d'un tiers sa population, passant ainsi du cinquième au troisième rang départemental.

Attrait de la côte et du mieux vivre, proximité avec la Gironde et moindre coût du foncier par rapport à Arcachon sont des explications faciles à trouver. On constate d'ailleurs sur la carte équivalente des voisins girondins que c'est la zone qui jouxte ce canton et entoure Arcachon qui enregistre également là-bas la plus forte hausse.

Tout aussi côtier mais plus éloigné, le canton de Mimizan, et en particulier son chef-lieu de canton, seule ville du «Top10» départemental à clairement stagner, profite nettement moins de l'aspiration.

L'embellie du plus excentré canton de Pissos découle-t-elle de la même logique ? Proximité avec la Gironde et la côte y sont sans doute pour quelque chose.

24

9. La bande littorale, une urbanisation entre aménagement résidentiel et développement touristique

La bande littorale des Landes concentre une grande partie des enjeux. L'urbanisation du littoral est spécifique car elle a été pensée de façon à optimiser les relations entre la plage, les stations balnéaires, les lieux de vie publique (souvent conditionnés par les activités estivales) et les habitations. (Mimizan Mimizan Plage, Biscarrosse Biscarrosse Plage).

Les prescriptions de la MIACA avec la limitation des têtes de stations balnéaires dans un linéaire côtier et la Loi Littoral ont permis de constituer un patrimoine protégé qui n'a pas seulement une valeur en termes de paysage et d'environnement, mais constitue un élément fort d'attractivité touristique. La bande littorale demeure alors sauvage mais, en raison de la résidentialisation croissante, les surfaces urbanisées se multiplient et se juxtaposent en propriétés privées, en marge des agglomérations.

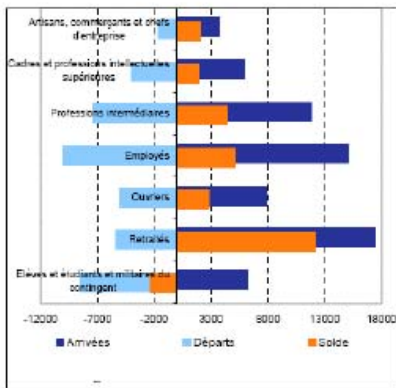
Le littoral des Landes subit une grande pression due à sa démographie en forte croissance et une demande corrélative de logements. Le « littoral » fonctionne comme un système complexe contraint par les risques naturels (inondations, érosion du trait de côte, risques de submersion marine), comportant des espaces remarquables fragilisés par l'activité humaine (lagunes, zones humides, dunes...), où les activités comme l'agriculture, la pêche ou l'aquaculture sont vulnérables ou en déclin.

Le tourisme en développement se heurte souvent à l'urbanisation. Le phénomène de résidentialisation de plus en plus important, transforme une partie du parc locatif ou secondaire en résidences principales et les espaces touristiques en espace de loisir urbain.

Cette augmentation de population pose de nombreux problèmes d'aménagement ; il convient de les approfondir dans la suite de nos travaux.

Croissance importante sur les deux extrémités de la bande littorale, Nord et Sud.

Nombre de retraités important dans l'espace de la bande littorale



Source : Insee - Recensement 1999
Remarque : les inactifs autres que les retraités et scolaires ne sont pas pris en compte dans ce graphique.

Figure n°4 : Flux migratoire sur le littoral entre 1990 et 1999

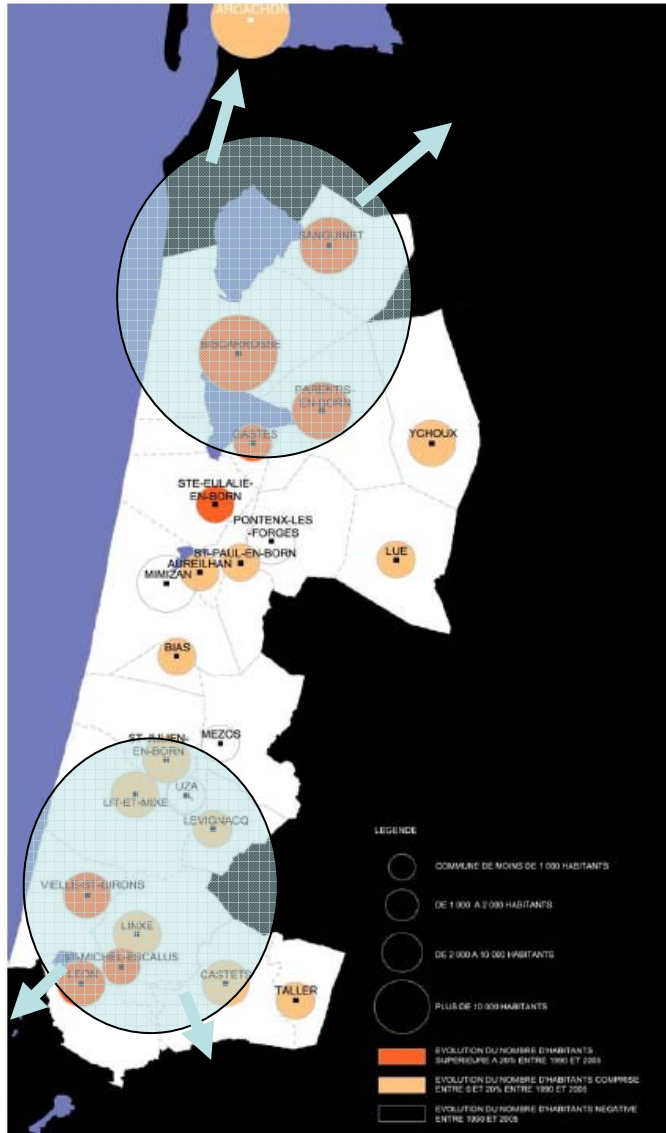


Figure n°4 : Démographie et évolution de 1990 à 2005

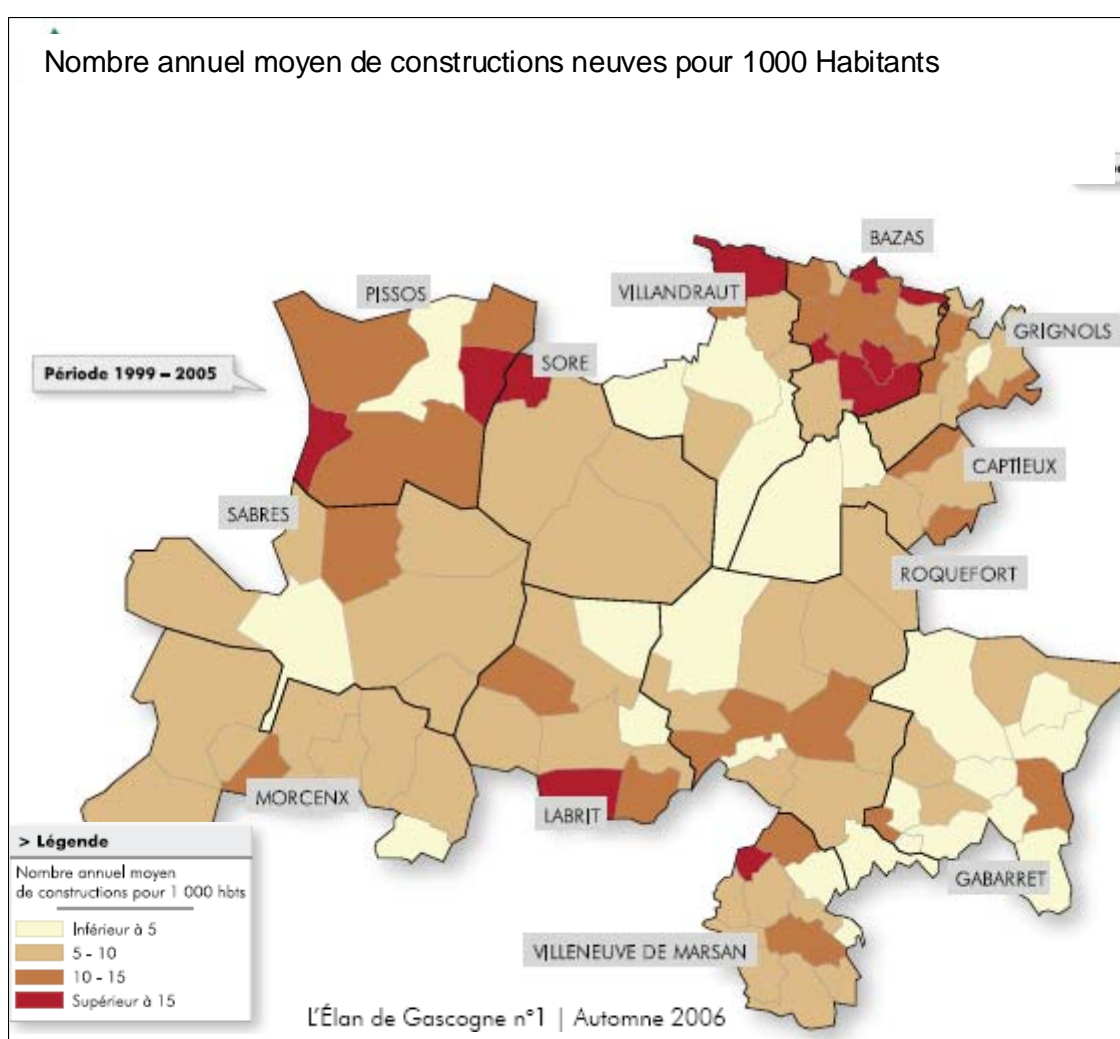
Une pression au nord et au Sud du territoire

10. La forêt et le devenir de l'habitat rural

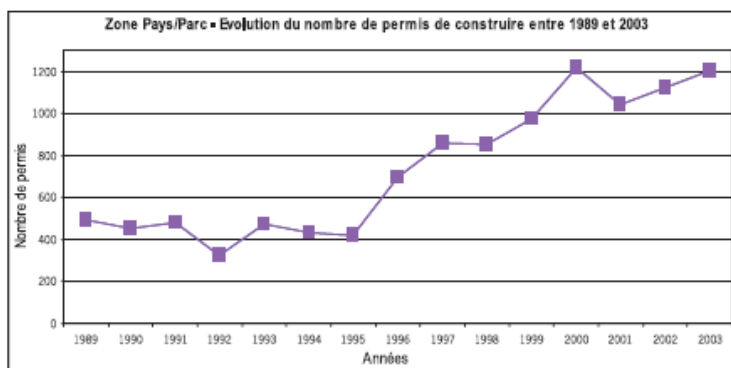
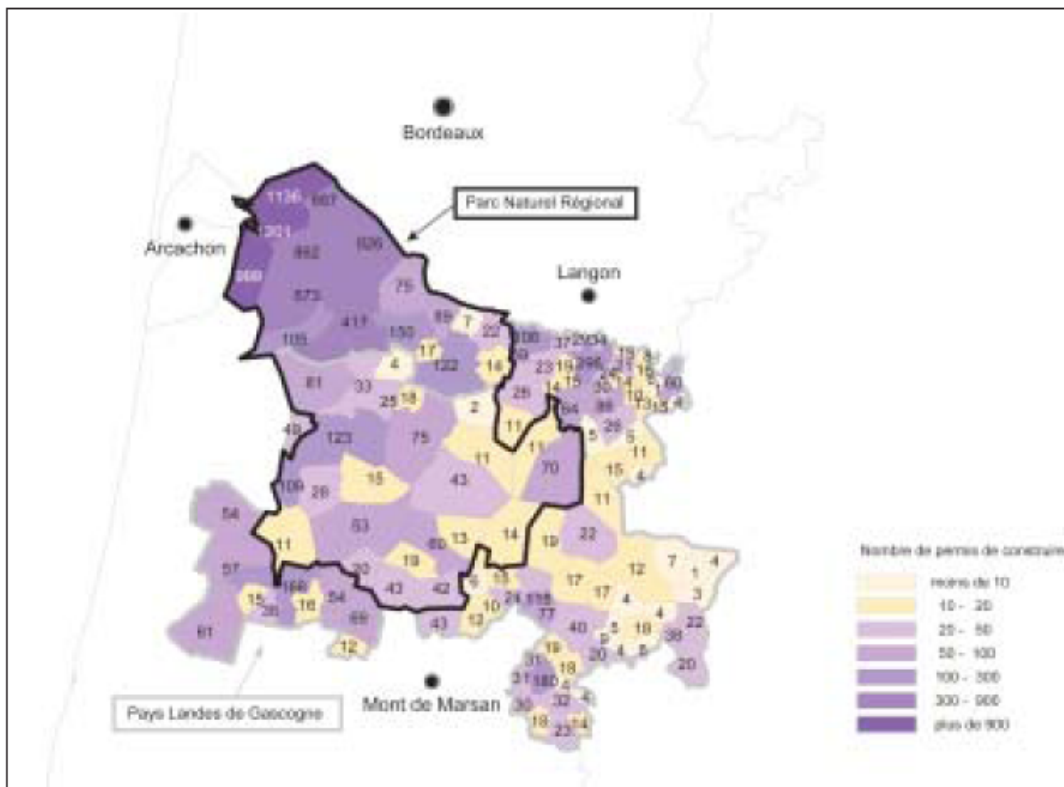
Dans les territoires du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et du Pays Landes de Gascogne, la tendance est à l'urbanisation accélérée. La construction neuve qui, il y a encore 4 ou 5 ans, représentait globalement environ 500 permis de construire par an, a plus que doublé dans cet espace de temps, ceci sur l'ensemble du territoire. Ce phénomène risque d'entraîner un changement profond du territoire dont les effets ont déjà commencé à se faire sentir.

Une généralisation de la construction s'est donc enclenchée ces dernières années. A la fin des années 90, la hausse de la construction sur le Pays ne touchait que 20% des communes ; depuis les années 2000, elle touche désormais près de 80% des communes, et ce, quelle que soit leur taille (cf. cartes). Ce sont les communes les plus proches de Bordeaux, Arcachon et Langon pour le Nord, ainsi que Mont de Marsan pour le Sud qui présentent le développement urbain le plus soutenu.

26



Encouragement de la construction dans l'espace rural



Augmentation de permis de Construire dans la zone du Parc et du Pays

Source : Livre blanc, Parc naturel régional des Landes/Pays des Landes de Gascogne, 2005

Face à cette pression démographique et aux risques d'urbanisation anarchique, une réflexion s'impose.

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.

Cette forme urbaine semble en totale contradiction avec la pensée unique urbaine, le rapport de présentation de la loi Solidarité, Renouvellement Urbain (S.R.U.) qui légifère en matière d'urbanisme et même les recommandations du Grenelle de l'environnement. C'est une habitude d'entendre les techniciens de l'urbanisme regretter l'étalement urbain et le mitage du département.

Nous pensons au contraire qu'il faut se pencher sur cette forme urbaine ancienne et originale en tant que base de travail pour imaginer l'aménagement des trente prochaines

années. C'est ce territoire vaste et non clos qui doit être le motif attractif de l'intérieur des terres. Il faut analyser le nombre de jardins potagers attachés aux habitations, ils semblent plus denses que dans d'autres régions, c'est une habitude coutumière alternative.

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.

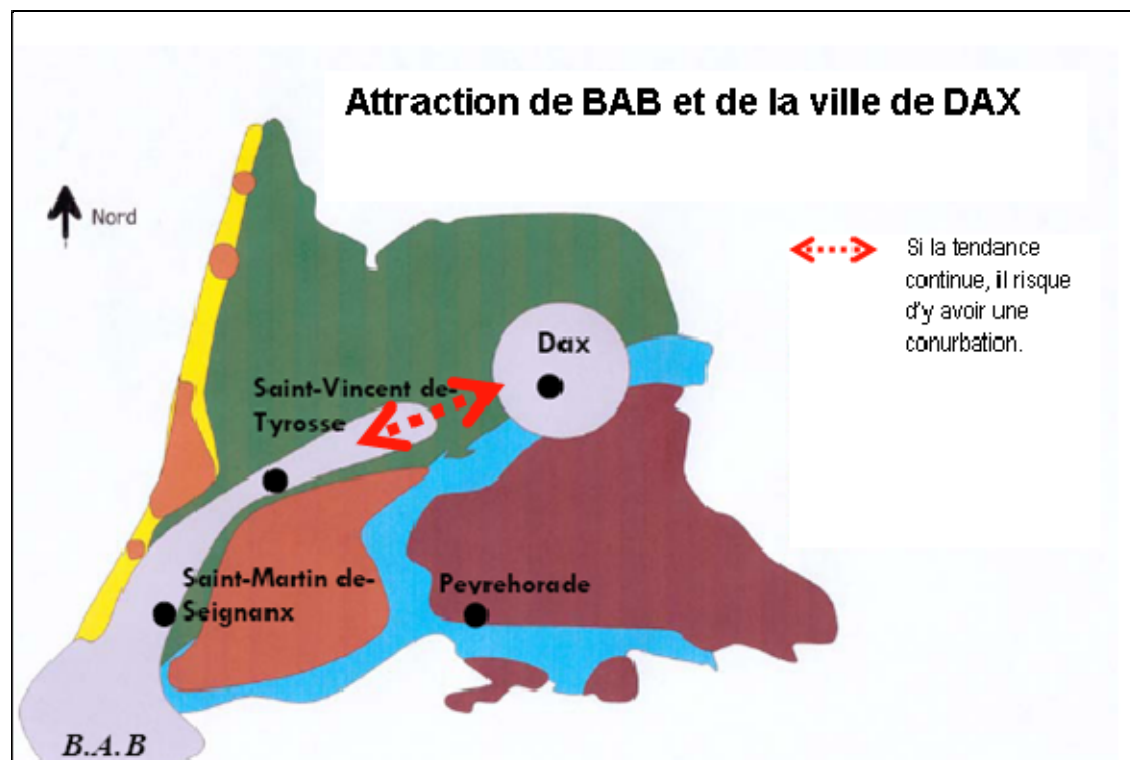
L'urbanisation de la forêt selon cette forme urbaine peut être un modèle identitaire pour le département. Elle est contestée par les services de sécurité incendie qui jugent élevés le risque et le coût de la protection des biens et des personnes en cas de feux.

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.

11. La vallée de l'Adour et les pôles urbains : métropolisation.

Cet espace largement urbanisé se structure autour des deux villes concurrentes, Dax et Mont-de-Marsan.

La ville de Dax, non seulement pour des raisons de proximité et d'accessibilité mais aussi pour des raisons historiques s'oriente plus vers BAB.



Risque d'urbanisation sur tout l'axe de liaison BAB Dax

Le reste du territoire présente un maillage urbain organisé en quatre niveaux :

- les villes d'Aire-sur-l'Adour, Hagetmau, Saint-Sever. Elles disposent de tous les services nécessaires pour maintenir leur population

- des communes de taille intermédiaire qui jouent un rôle non négligeable en tant que bassin de vie et bassin d'activité du Pays. On peut citer : Amou, Pomarez, Grenade-sur-l'Adour, Samadet, Tartas, Pontonx-sur-l'Adour, Montfort-en-Chalosse.
- un maillage de petites communes attirées par leur chef-lieu de canton.

12. Les enjeux en matière d'émissions de gaz à effet de serre

Le tableau suivant présente les émissions de CO₂ (en kt de CO₂) et le potentiel de réchauffement global (qui prend en compte les autres gaz CH₄, N₂O, SF₆, HFC, PFC, en kt d'équivalent CO₂) pour les Landes, la Gironde et l'Aquitaine en 2000. Les émissions totales pour le CH₄, le CO₂ et le PRG ne comportent pas les puits (réduction de la quantité totale émise du fait de l'absorption de certains gaz, notamment le CO₂ par la végétation et les sols).

29

Emissions de GES	kt CO ₂	kteq CO ₂
Landes	4 040	4 983
Gironde	9 879	12 031
AQUITAINE	25 231	32 514

On peut évaluer à 10 à 12 m³ de bois par ha la production annuelle de la forêt landaise. En se basant sur une surface productive de 890 000 ha, l'ordre de grandeur de la production annuelle est de 10 millions de m³ de bois, ce qui correspond à une séquestration de 10 millions de tonnes de CO₂. Ceci n'est vrai qu'en moyenne, en dehors des périodes exceptionnelles comme celle qui succède à la tempête, où le bilan est fort différent et peut même s'inverser.

Cela conduit à un bilan net positif de l'ordre de 6000 tonnes de CO₂, mais ce bilan va avoir tendance à se dégrader si le trend démographique se poursuit (+ 75% en 2040) avec son cortège d'émissions de gaz à effet de serre.

Sur quels atouts le département des Landes peut-il compter ou sur quels leviers peut-il jouer pour corriger cette tendance ?

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. Ce point a déjà été abordé plus haut ; la fiabilité du pin des Landes comme matériau de construction n'est plus à démontrer.

Un habitat n'est pas automatiquement écologique parce qu'il est en bois, surtout s'il faut transporter le bois sur de longues distances, mais un habitat en bois implanté à proximité de la matière première présente toutes les caractéristiques favorables. Il reste à inventer des modèles qui reflètent la culture architecturale landaise ou s'inscrivent harmonieusement dans le patrimoine naturel et bâti landais.

Les énergies renouvelables

Le département des Landes est très riche en matière d'énergies renouvelables : eau, soleil, biomasse, géothermie.

- **La cogénération bois – déchets**

Le tarif d'achat réglementé n'est pas incitatif et constitue un frein au développement des projets. La valorisation de la chaleur est un point essentiel à cet égard. De gros projets pourraient se développer sur la base des appels à projet CRE, le prix étant fixé par le fournisseur d'énergie.

Exemple : L'entreprise TEMBEC à Tartas valorise les souches de pin maritime

A Tartas, pour l'approvisionnement de la nouvelle chaudière biomasse, Tembec travaille depuis plus de deux ans sur la valorisation énergétique à l'échelle industrielle des souches de pins. L'entreprise franco-canadienne privilégie pour l'usine de Tartas la production de pâte et de lignite, un produit sylvico-chimique dérivé de la fibre de bois. Sur ce site, le siège a investi 34 millions d'euros sur le projet de chaudière alimentée par la biomasse (le retour sur investissements avoisine trois ans). Concrètement, une étude sur l'utilisation de biomasse pour diversifier la production et améliorer l'autosuffisance énergétique des sites papetiers en partenariat avec la Cafsa, Smurfit, Kappa Cellulose du Pin et le FCBA a été lancée en juillet 2006.

- **Valorisation de la biomasse : fabrication de pellets.**

EO2 va construire la première usine de palets de bois en France

A Pontenx-les-Forges, l'entreprise EO2 va construire la première usine de palets de France. Un investissement de 8 millions d'euros. La production pourrait démarrer au second trimestre 2009. La proximité de l'incinérateur du Sivom permet de récupérer une partie de la vapeur produite pour sécher le bois et les déchets. Le produit, dans l'esprit de ses promoteurs, est destiné d'abord à l'alimentation des chaufferies collectives et des réseaux de chaleur.

La position de l'ONF est que le marché des particuliers est en croissance rapide et qu'il ne faut pas le négliger, d'autant que le produit, assez fluide est tout à fait adapté à ce marché.

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.

- **Pour accompagner le développement des énergies renouvelables dans le département, le Conseil général a créé Enerlandes**, SEM d'un capital de 1,4 million d'euros, dont les actionnaires principaux sont, outre le Conseil général (71 %), le Sydec (Syndicat d'équipement des communes des Landes) à 10,7 % et la Caisse des dépôts et consignations pour le même taux.

Enerlandes pilote des projets qui lui sont propres et participe de façon minoritaire à l'actionariat de nouvelles entreprises dans lesquelles sa présence constitue un atout vis-à-vis des banques. Le Département est ainsi pionnier en matière de développement des énergies renouvelables. Toutefois, les incitations ne sont pas sous son contrôle.

Enerlandes peut intervenir dans tous les projets des collectivités et des entreprises, pour toutes les formes d'énergie renouvelable : le soleil, la géothermie, la biomasse ou le vent.

Il accorde une certaine priorité à la production d'électricité photo voltaïque, notamment par panneaux intégrés aux toitures. La géothermie est également présente sur plusieurs sites, mais il faudrait un réseau de chaleur de taille significative pour justifier un tel investissement. Quant à l'éolien, surtout intéressant sur la côte, il aurait des conséquences importantes sur le tourisme. Pour l'instant, les projets en sont au stade de la réflexion. En matière de photovoltaïque hors bâti (ferme solaire), le Département doit exprimer une forte exigence pour cadrer les opérations qui vont avoir tendance à se multiplier.

Puits de carbone : planter et gérer la forêt

L'amélioration du bilan de stockage de carbone dans les sols consiste à augmenter la quantité de CO2 absorbée par la végétation et les sols, et à éviter d'en aggraver les pertes.

Il existe plusieurs opportunités de capture du carbone dans les sols forestiers en particulier le changement de certaines pratiques sylvicoles qui accroît l'activité minéralisatrice des micro-

organismes du sol, et le reboisement de parcelles en friches. Le reboisement des forêts dévastées par la tempête participe également à la reconstitution du stock de carbone. Les surfaces de forêt à reconstituer après la tempête sont importantes.

Conclusion : si le département des Landes absorbe plus qu'il n'émet, il ne peut s'exonérer de tout effort de réduction des émissions de CO2. Il doit se donner un objectif ambitieux de réduction des émissions hors transit. Ce pourrait être 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

13. Le Conseil général a une mission historique

31

Les communes et intercommunalités des Landes, même les plus puissantes n'ont pas une taille suffisante pour affronter dans de bonnes conditions les enjeux qui viennent d'être précisés. Leurs moyens d'action sont réduits, les démarches de planification sont loin d'être systématiques. Le Conseil général a, dans le cas précis des Landes un rôle historique, celui d'un intégrateur seul capable de disposer du leadership suffisant pour porter une ambition collective pour son territoire en prenant en compte les problématiques locales. Tel est l'objectif du Schéma Landes 2040 ; la phase 2 « prospective » permettra de mieux situer les enjeux.

II. Quelques problématiques déterminantes pour l'avenir des Landes

1. La problématique de l'accueil des nouvelles populations permanentes / de la maîtrise de l'immigration :

- La croissance démographique enregistrée depuis le dernier recensement va-t-elle se poursuivre et à quel niveau ? Actifs ou retraités ? S'agissant des actifs, où seront localisés les emplois exercés (part des actifs travaillant sur la CUB et BAB)
- Quelle régulation, mais aussi quelle redistribution des flux peut-on imaginer entre les territoires ?
- Quels équipements et quels services publics/marchands seront nécessaires pour faire face aux différentes formes d'immigration ?
- Faut-il libérer des terrains constructibles sur le littoral/dans l'arrière pays ?
- Quels transports publics et quelles incitations à des transports privés durables mettre en place pour les trajets domicile-travail sur le littoral/dans l'arrière pays ?

2. La problématique de l'unité du territoire par rapport aux risques d'éclatement entre le sud attiré par le Pays basque, le nord par Bordeaux, entre le littoral et l'intérieur ; la problématique de l'urbanisation au regard du développement durable :

- Quelles seront les différences de pression démographique selon les territoires en fonction des formes d'immigration (touristes, retraités, résidents actifs) et de l'attractivité de chaque territoire ?
- L'augmentation rapide de l'offre foncière périurbaine et des communes rurales a facilité la différenciation démographique du territoire, comment y remédier ? Comment prendre en charge les besoins et les aspirations des habitants tout en favorisant la mixité sociale ?
- Quelles formes urbaines inventer pour concilier les différents impératifs, quelles formes d'habitat rural également (étalement ou densification) ? Faut-il encourager la maison individuelle, typologie d'habitat très courante dans la région au risque d'accentuer l'étalement ? Comment contrôler, maîtriser, planifier l'urbanisation ?
- L'urbanisation de la forêt selon cette forme urbaine ancienne qu'est le quartier, contestée par les services de sécurité incendie est-elle vraiment source d'un risque non maîtrisable ?
- Quels mécanismes de mutualisation peut-on imaginer autour du Conseil général pour dissuader une petite commune d'engager un développement néfaste du point de vue des grands équilibres, mais qui lui permet de garantir la pérennité d'une école ?

- Quelle centralité est-il possible de faire assurer par Mont-de-Marsan dans les Landes, voire le Gers, et comment améliorer son attractivité ?
- Outre son rôle de station thermale, quelle vocation durable spécifique donner à Dax, plus tournée vers le littoral et Bayonne ?

3. La problématique propre au développement du littoral : aménagement spatial, choix de gamme :

- Ne doit-on pas raisonner différemment l'aménagement du littoral suivant les zones ?
- Comment maintenir une offre de logements accessibles aux ménages occupant les emplois locaux ?
- Quelles activités de services marchands ? Comment leur assurer une activité en année pleine ?
- Les options à prendre suite aux études faites pour le PLNCA.
- En quels termes se pose le problème du désenclavement du littoral ?
- Quelles menaces sur les zones sensibles au plan écologique, quel volume de touristes est susceptible d'être absorbé sans dégrader significativement les écosystèmes locaux ? Quel équilibre rechercher entre résidents permanents et touristes saisonniers ?

33

4. La problématique des choix de développement : économie résidentielle/économie de production, équilibre industrie / agriculture / tourisme / services et de leur répartition spatiale :

- Le développement des activités industrielles et d'agro-industrie est considéré comme prioritaire ; mais toutes les activités de services marchands dont les nouveaux résidents seront demandeurs, sont également pourvoyeuses d'emplois et de valeur ajoutée. Quel dosage entre l'économie résidentielle et l'économie de production : si les services publics pèsent sur les budgets des C.L., les services marchands rapportent de la T.P. Quel est le bilan financier pour la collectivité ? La rentabilité pour la collectivité de la présence respectivement d'un emploi industriel ou tertiaire sur le territoire est la conséquence des modalités de la T.P. actuelle ; or cette ressource fiscale va se modifier ; cela pourrait neutraliser l'avantage qu'offre actuellement l'industrie pour les ressources budgétaires des C.L.
- Quelle est l'ampleur prévisible de la demande pour les différentes formes de tourisme dans les différents territoires pertinents
- Quels sont les atouts des Landes ou leurs handicaps pour un développement industriel ?
- Quelles menaces pèsent sur une filière agro-alimentaire d'excellence qui est probablement une composante forte de l'identité landaise ?
- Quels sont les conflits d'usages entre les différentes formes d'activité ou d'occupation du terrain dans un environnement sensible, quel équilibre entre l'exploitation de la filière bois, la protection des écosystèmes, l'exploitation à des fins touristiques, l'utilisation pour des aïriaux industriels,.... ?

- Quelles conditions réunir pour soutenir un développement s'appuyant sur une économie de la connaissance (Université, laboratoires de recherche ...) ? Les centres universitaires des grandes villes limitrophes peuvent-ils suffire ? Par quoi devraient-ils être complétés dans les Landes ? (il n'est guère envisageable de créer un pôle universitaire classique, hormis IUT ou formation spécifiques. En revanche, les Landes peuvent héberger des laboratoires de recherche rattachés aux universités voisines ou même éloignées).
- Comment développer l'esprit d'entreprise, faire venir des entrepreneurs, inciter les cadres à revenir au pays ?

5. De grands équipements structurants comme l'A 65 et la LGV sont prévus ; comment en tirer tous les avantages pour les Landes ?

34

- Peut-on imaginer l'amorce d'un processus de métropolisation autour de Mont-de-Marsan d'une part et de Dax d'autre part, stimulé par les nouvelles accessibilités associées à la LGV, et propre à freiner les tendances centrifuges qui menacent les Landes ?
- Autour des gares TGV extérieures et des échangeurs de l'A 65 (et de l'A 63), s'il y a une zone d'activités, comment faire en sorte qu'elle ne se développe pas par transfert d'activité (donc appauvrissement) de Mont-de-Marsan ou Dax ou des villes voisines, mais qu'au contraire elle attire des activités nouvelles.
- Outre les infrastructures de transport, quels sont les ingrédients du succès d'une nouvelle zone d'activité et d'habitat dans le triangle Rion des Landes, Lалуque, Tartas.
- Quels sont les leviers dont dispose le département sur l'organisation du système de communication ferroviaire et routier ? Les coups partis ; les options à définir ?
- Comment mettre en valeur le Pays de Marsan, le Bas Armagnac et la forêt depuis l'A65, le littoral et la forêt depuis l'A63 ?

6. Quelles peuvent être les conséquences dans les Landes du dérèglement climatique ? Comment s'y préparer dès maintenant (dans le cadre du Schéma Landes 2040) et quelles politiques de prévention ?

- La culture du maïs restera-t-elle compatible avec les économies d'eau nécessaires à un développement durable ?
- La montée des eaux de l'océan ne va-t-elle pas mettre en cause les plages ? Ne conviendrait-il pas d'aménager des lacs intérieurs en eau douce/eau de mer, sachant que le sable des dunes est contenu par les pins mais que les dunes sont faites pour bouger et donc reconstituer des plages (le problème se pose au niveau des villes balnéaires qui ont imprudemment constituées des digues. L'exemple de Capbreton est à analyser, la création d'un feeder qui rééquilibre les plages...).