

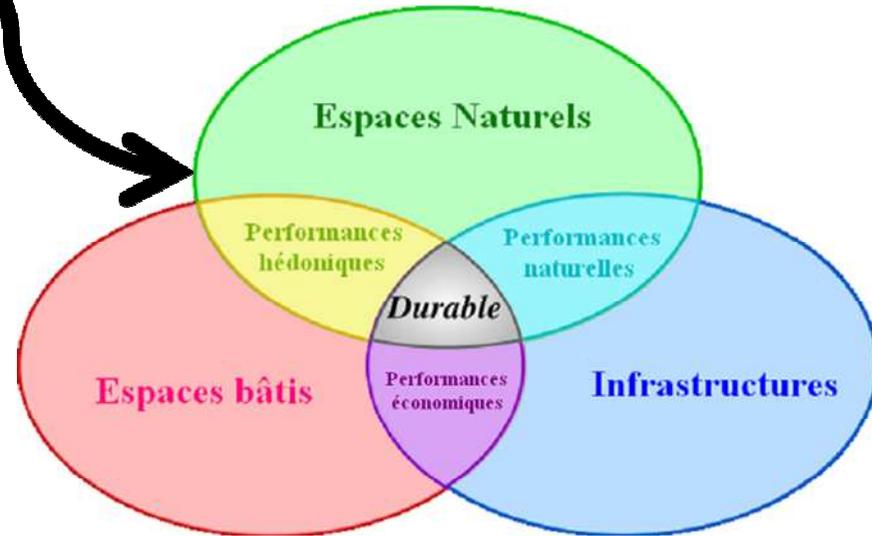
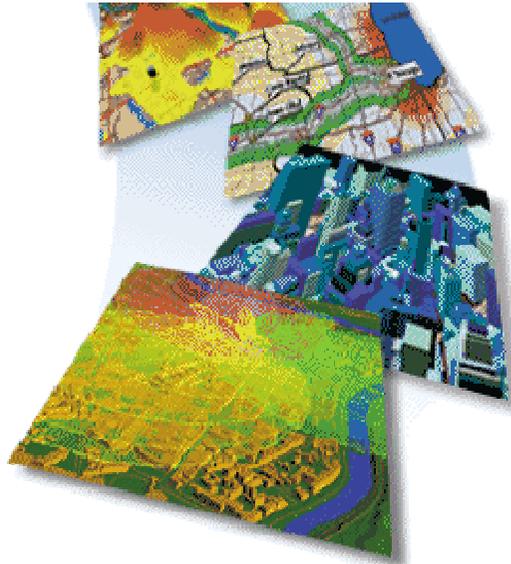
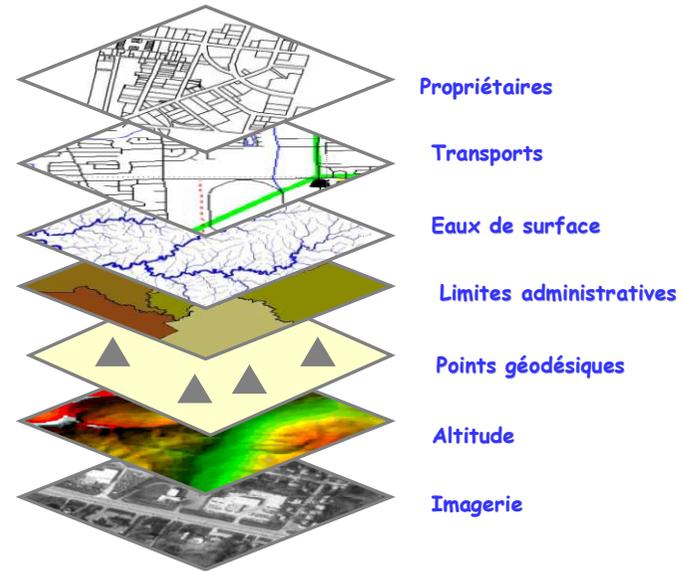
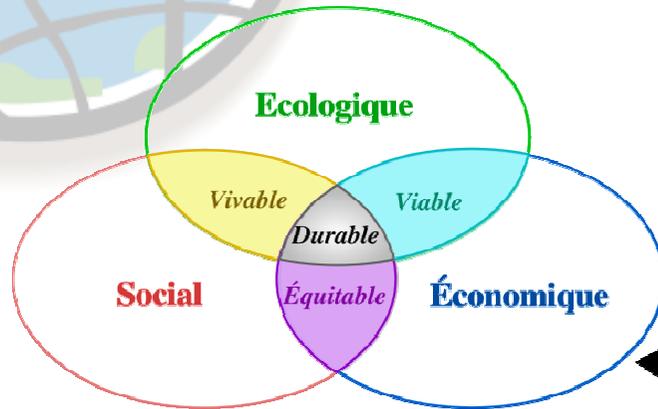
***DES TRANSPORTS EFFICACES
ET ECOLOGIQUEMENT
VERTUEUX POUR SOUTENIR LA
CROISSANCE***

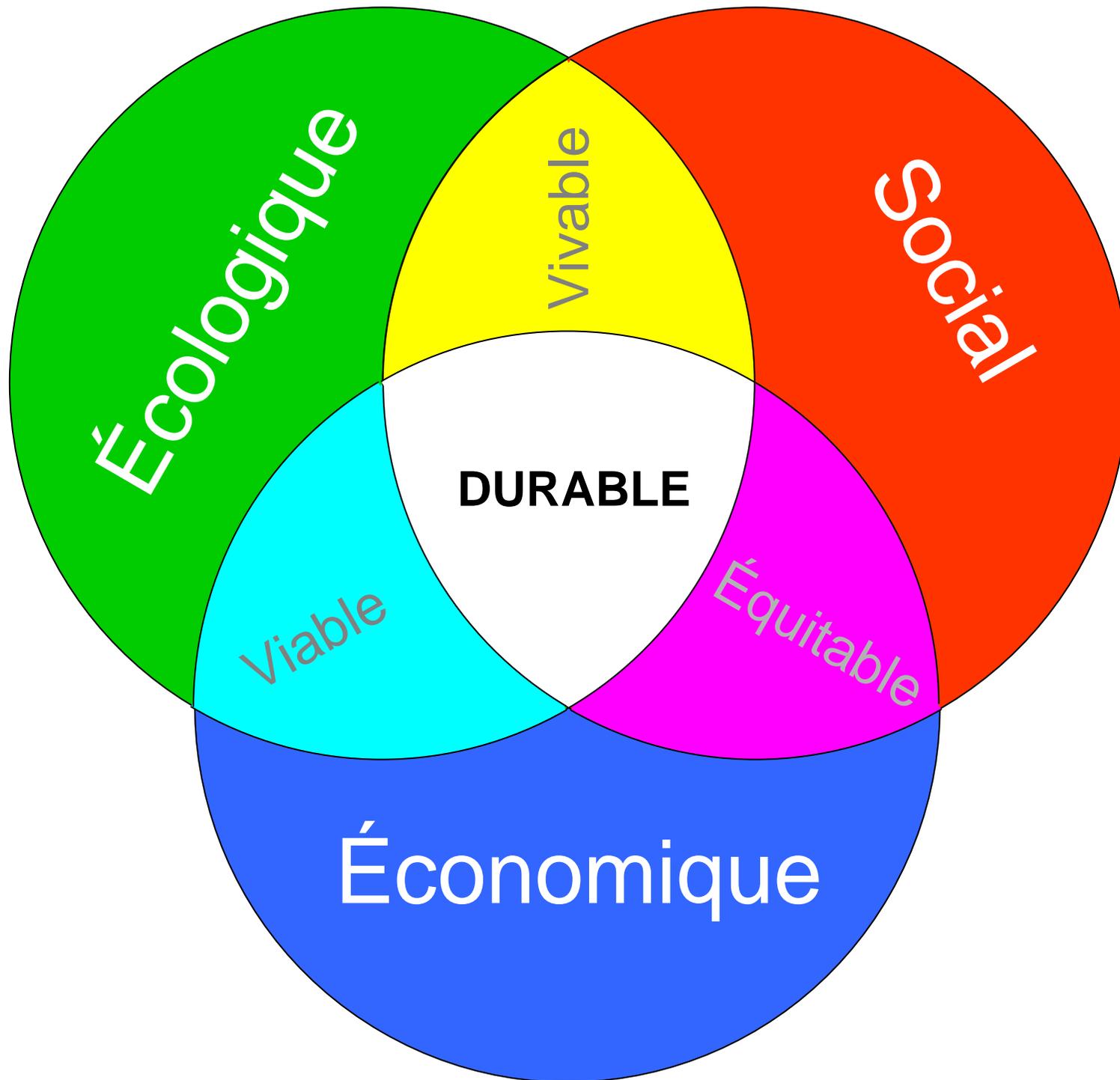
- Jean POULIT
 - Ancien préfet, DRE d'Île de France
- Ancien DG de l'Institut géographique national

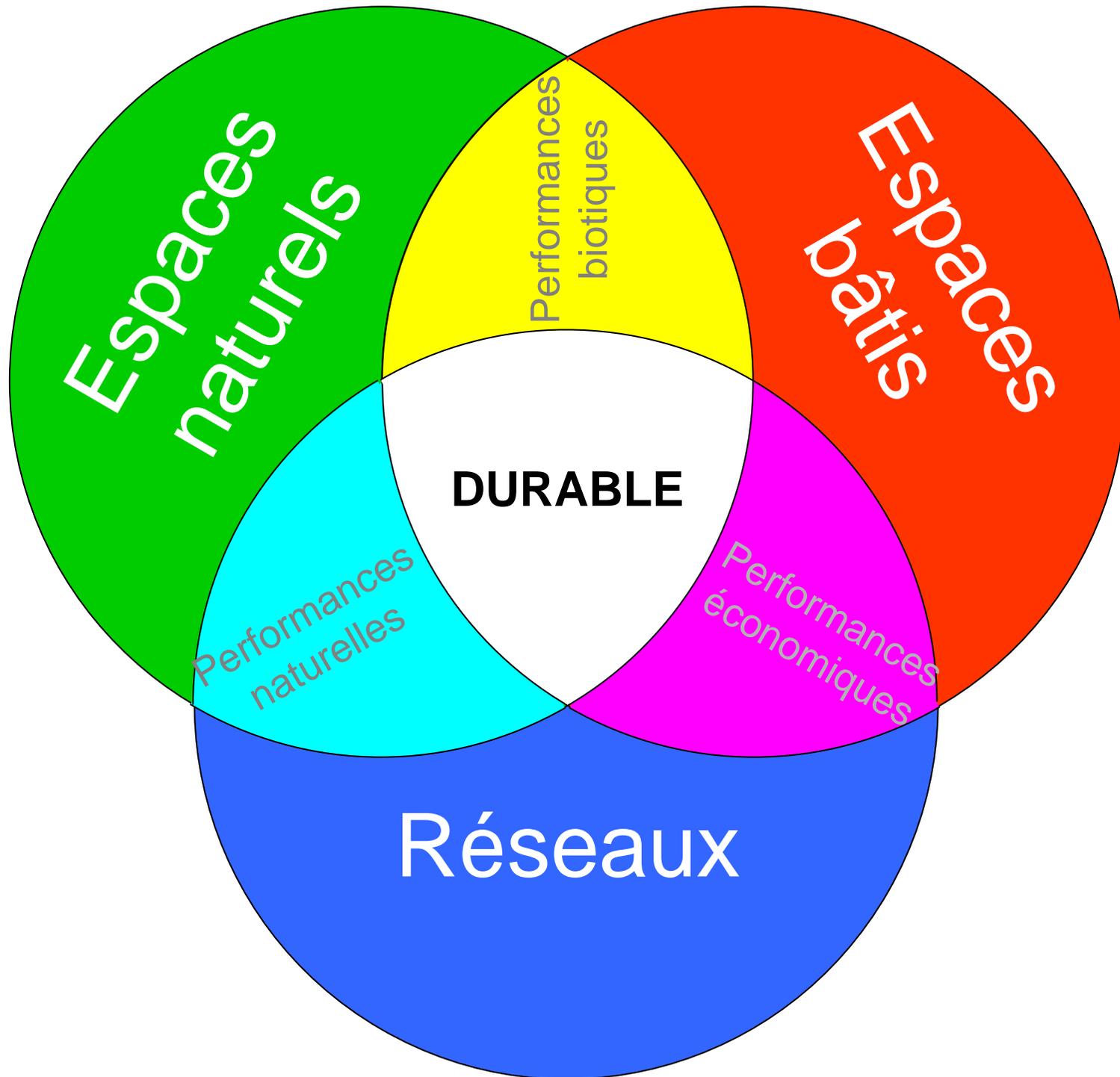
LES PERFORMANCES ECONOMIQUES ET NATURELLES DES TERRITOIRES

- **Richesse économique**
(performances économiques)
- **Bien-être environnemental**
(performances naturelles)
- **Nuisances maîtrisables**

Territoires et développement durable



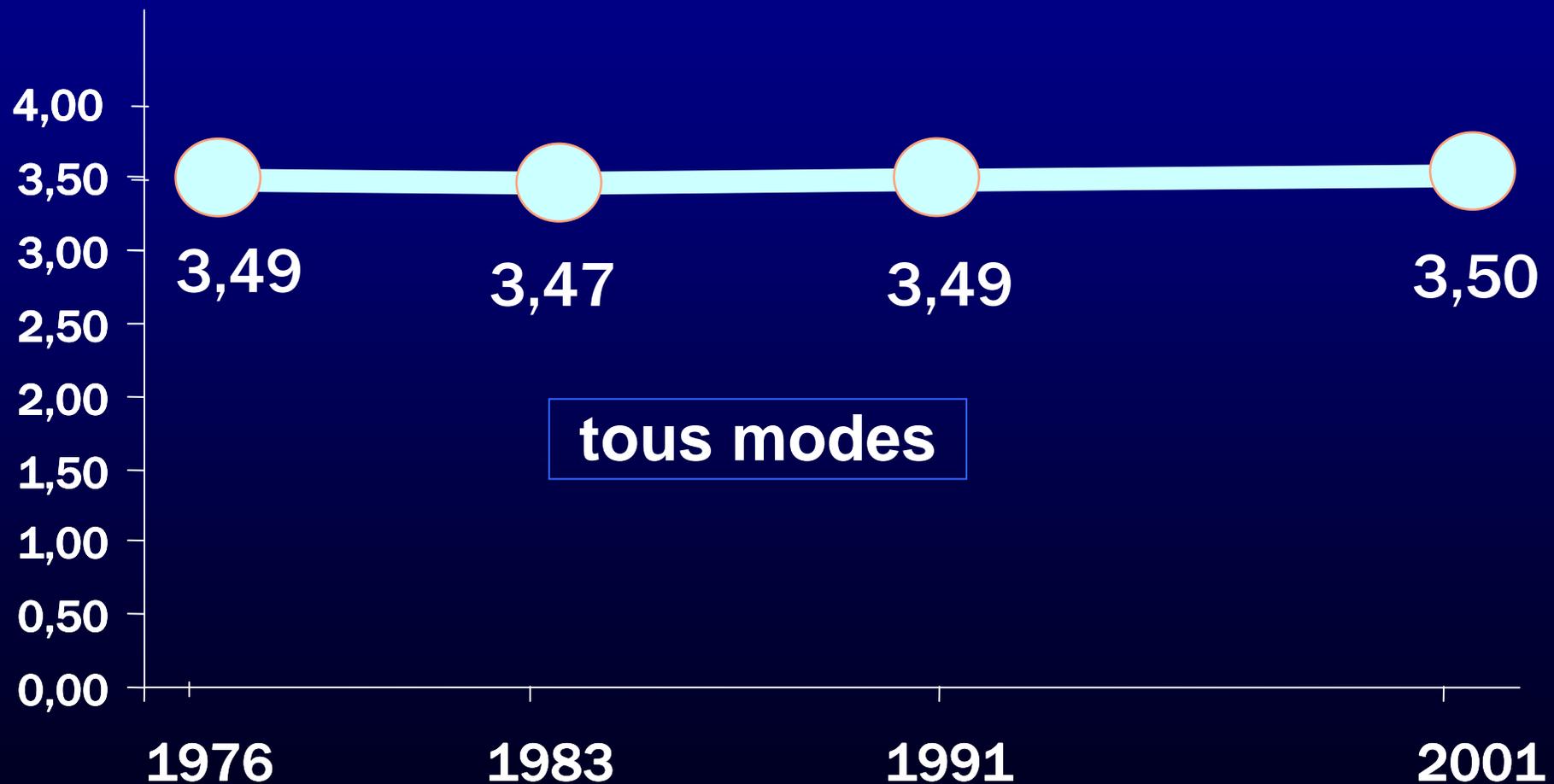




LES PERFORMANCES DES TERRITOIRES: LES FAITS

- **Les enquêtes de transport**
- **Les temps de transport**
- **Les portées des déplacements**
- **L'épanouissement des territoires**

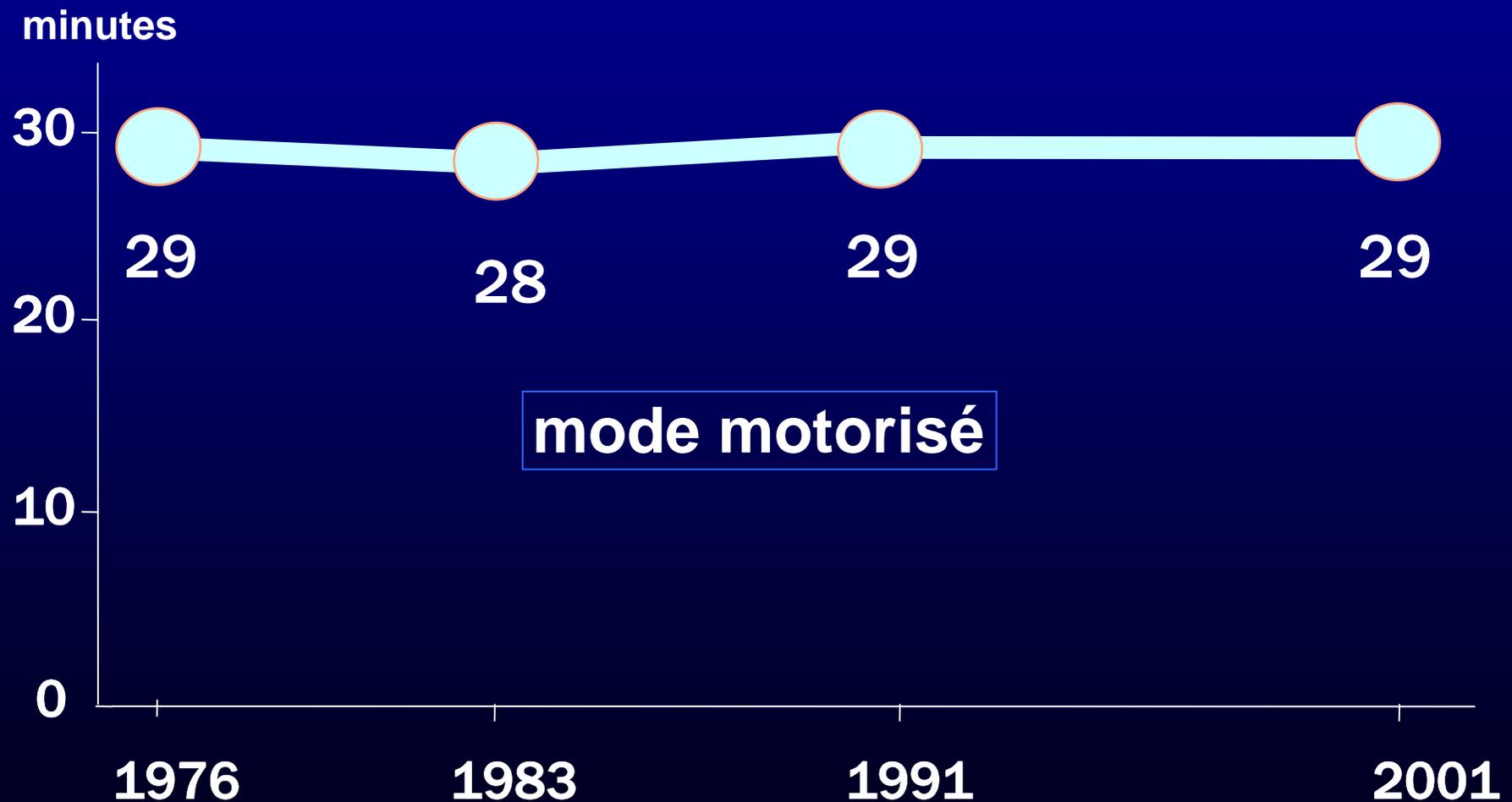
Nombre quotidien de déplacements par personne



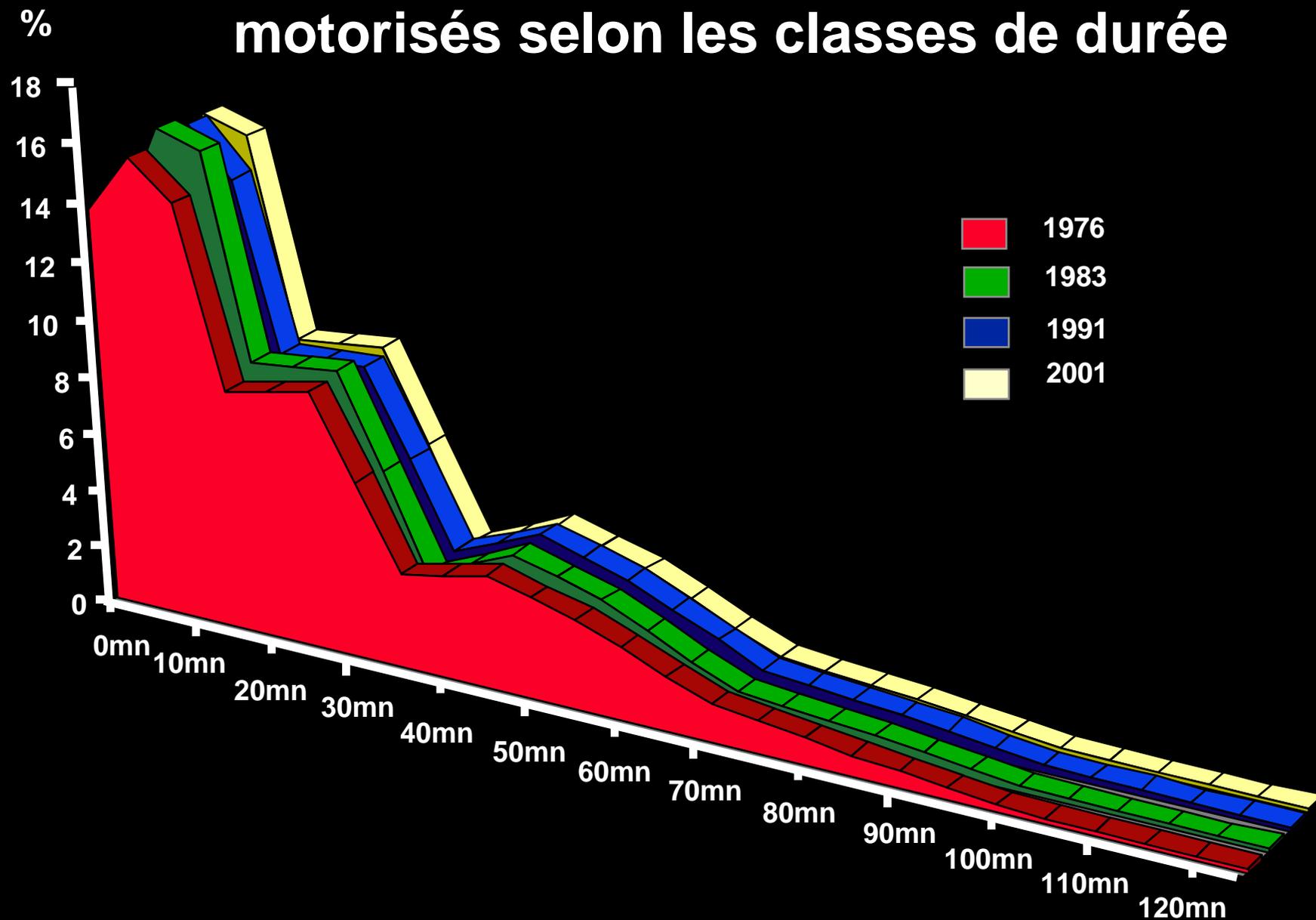
Temps consacré aux déplacements par personne par jour



Durée moyenne d'un déplacement motorisé

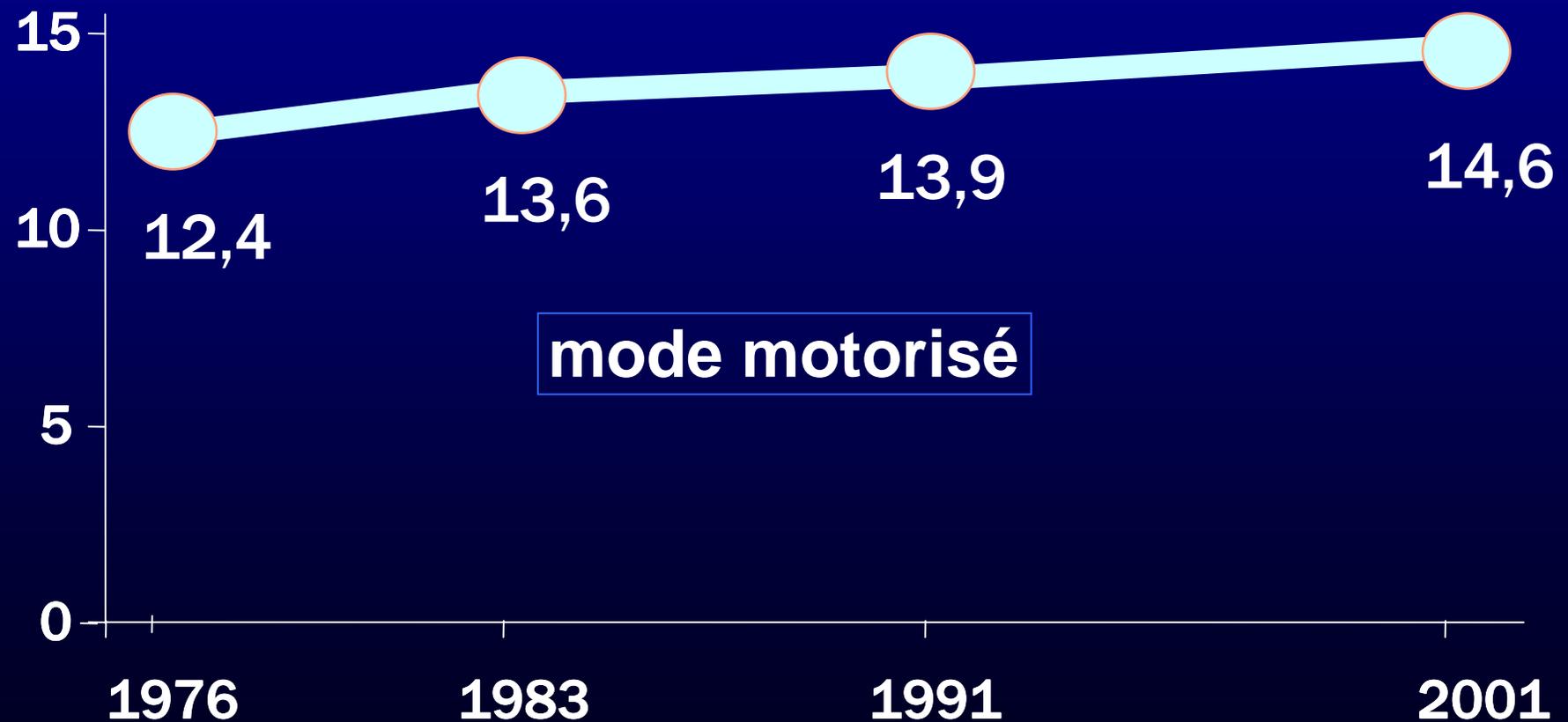


Distribution des durées des déplacements motorisés selon les classes de durée



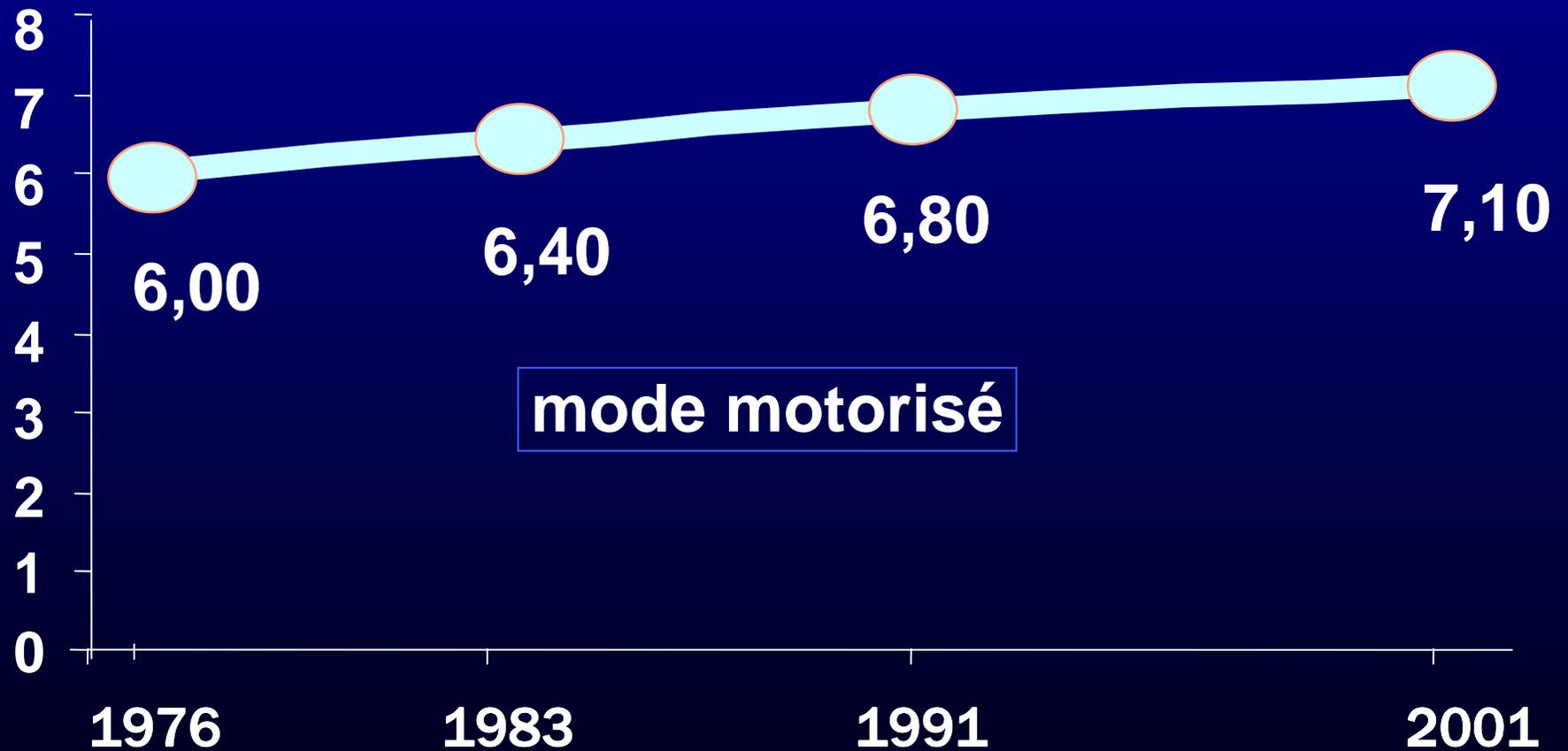
Vitesse moyenne des déplacements motorisés en porte à porte

KM/Heure

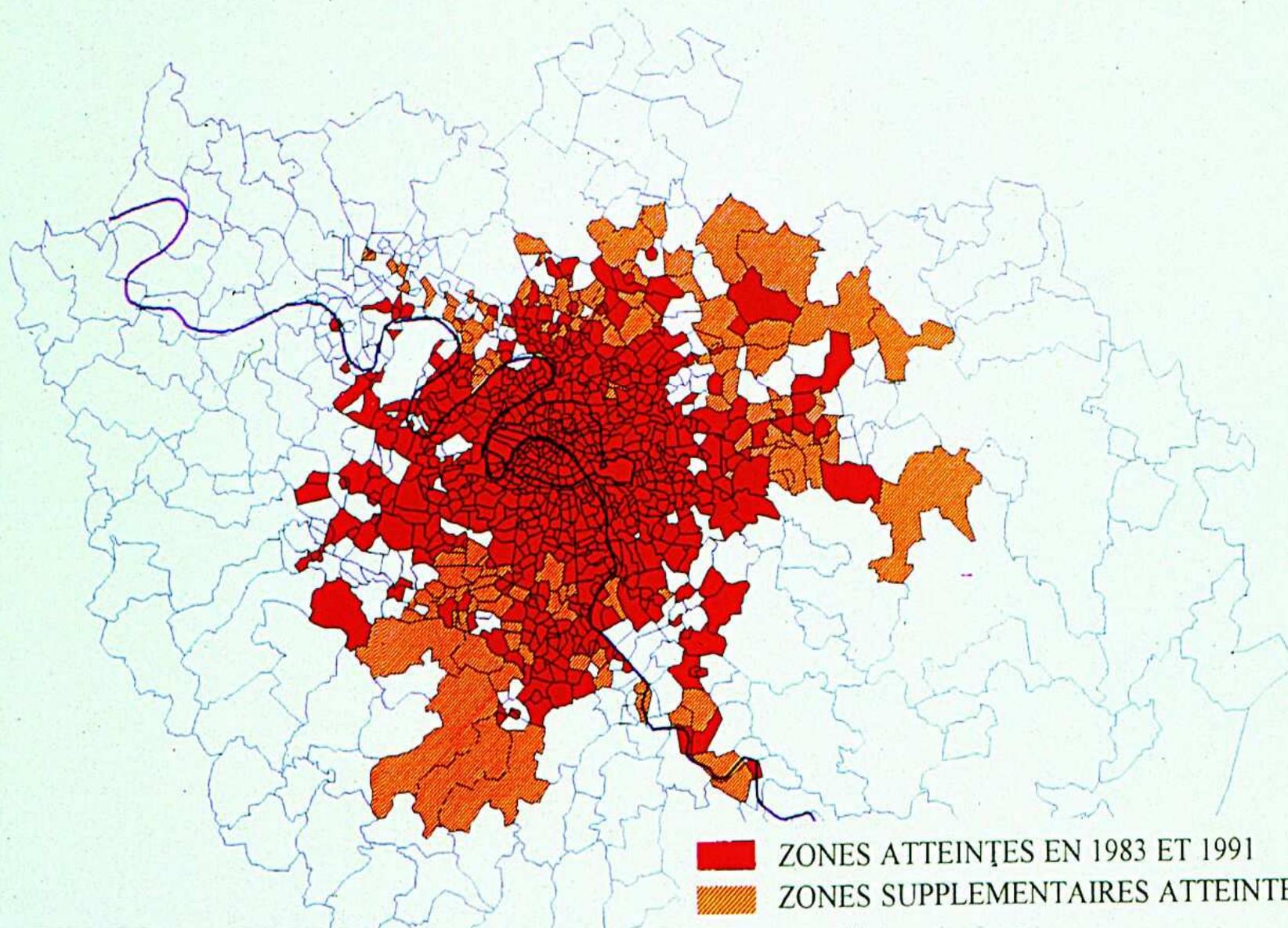


Portée moyenne des déplacements motorisés

kilomètres

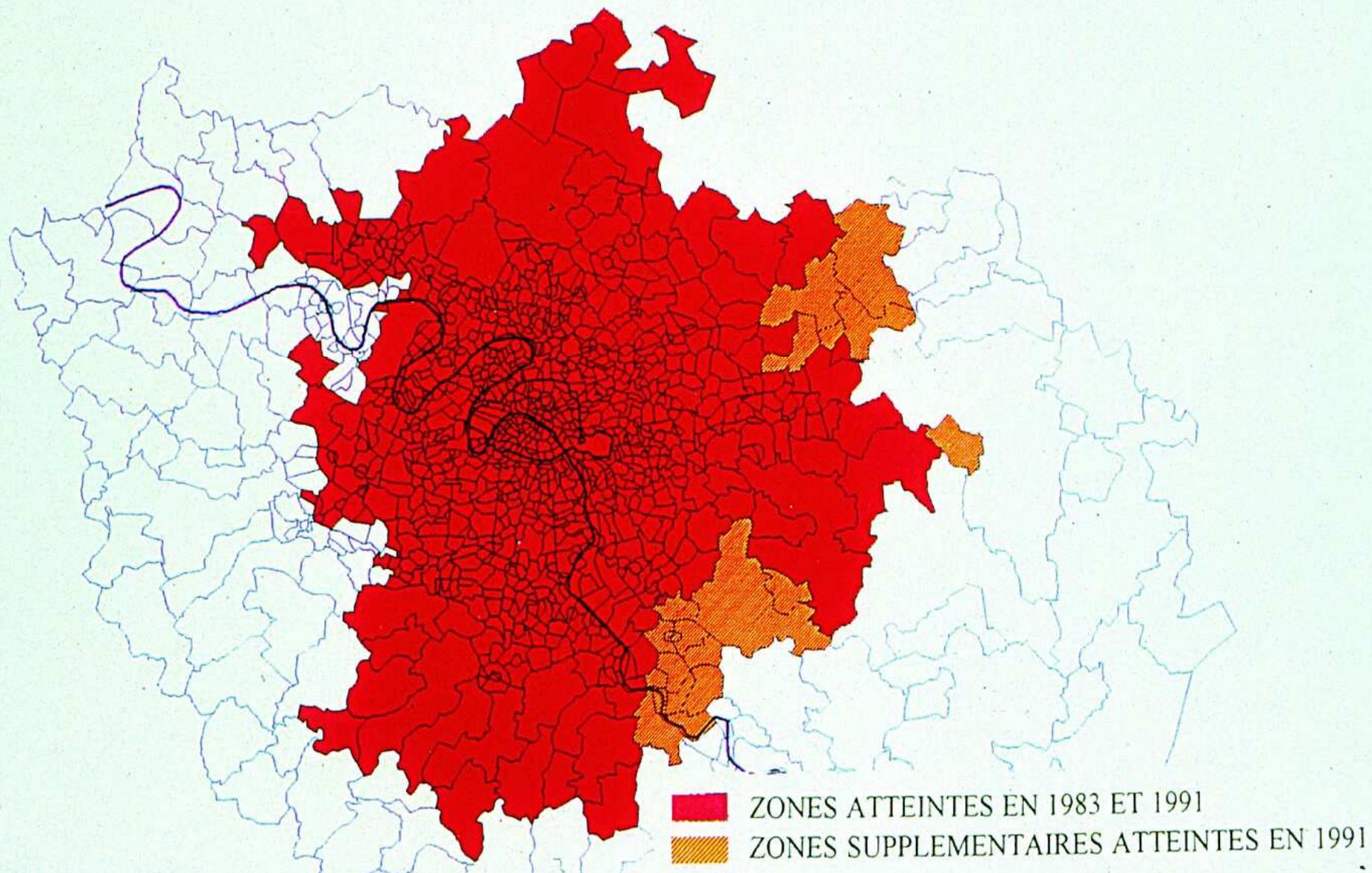


ZONES ATTEINTES EN MOINS D'UNE HEURE EN TRANSPORTS COLLECTIFS A PARTIR DE PARIS CENTRE



■ ZONES ATTEINTES EN 1983 ET 1991
■ ZONES SUPPLEMENTAIRES ATTEINTES EN 1991

ZONES ATTEINTES EN MOINS D'UNE HEURE EN VOITURE PARTICULIERE A PARTIR DE PARIS CENTRE



LES PERFORMANCES ECONOMIQUES DES TERRITOIRES

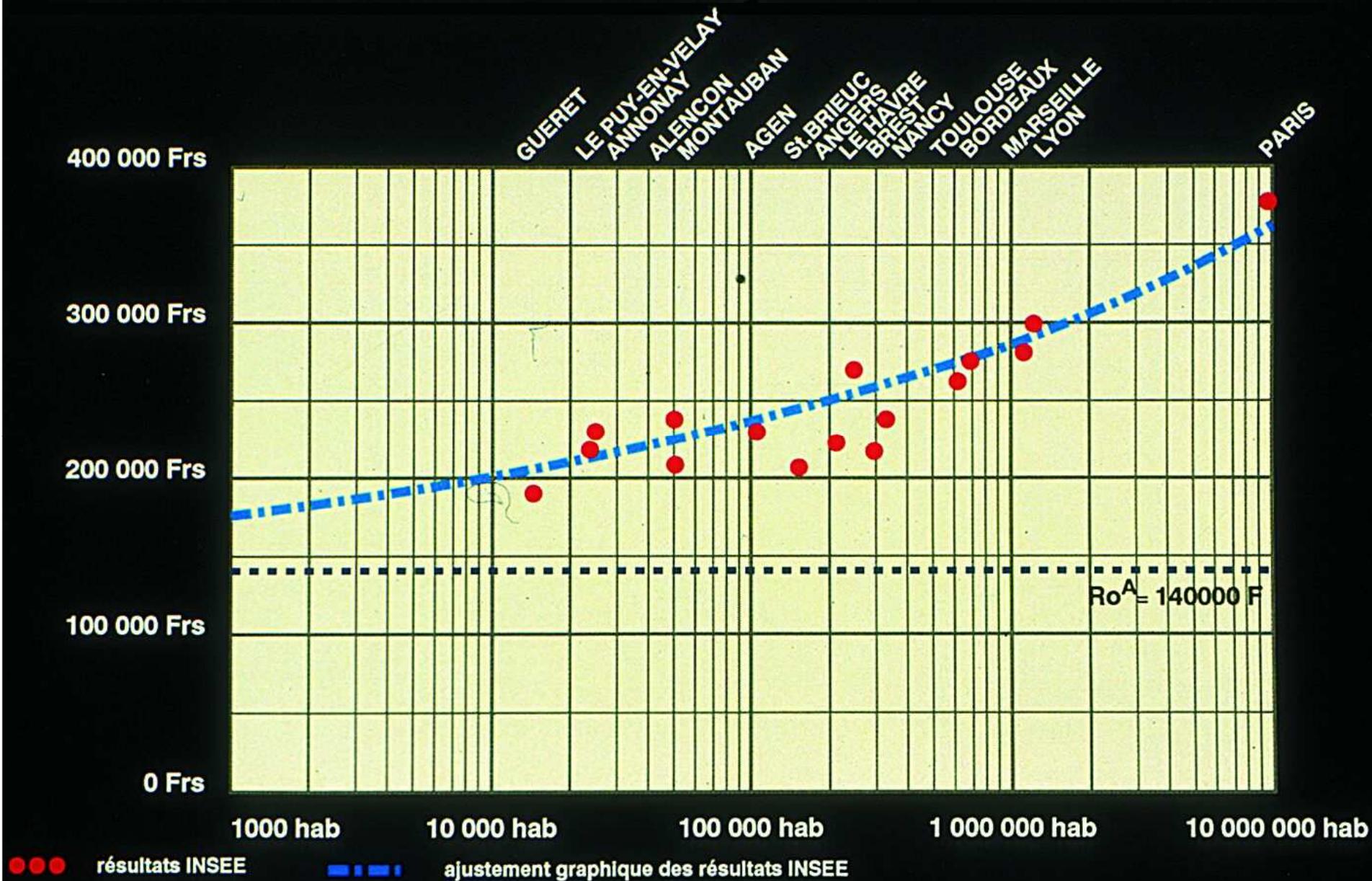
- **L'effet de l'épanouissement des territoires**
- **Les corrélations avec les salaires et le PIB**
- **Les territoires français et européens**





**Le progrès économique est lié
à la variété des destinations
économiques accessibles
dans un temps donné**

PIB PAR ACTIF SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMERATION.



PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES FRANCAIS

Supplément de valeur annuelle créée par les actifs.

(en euros 2000 par emploi occupé)

*Valeur basée sur l'accessibilité aux actifs
situés à moins d'une heure de transport.*

(à partir du centre de chaque commune)

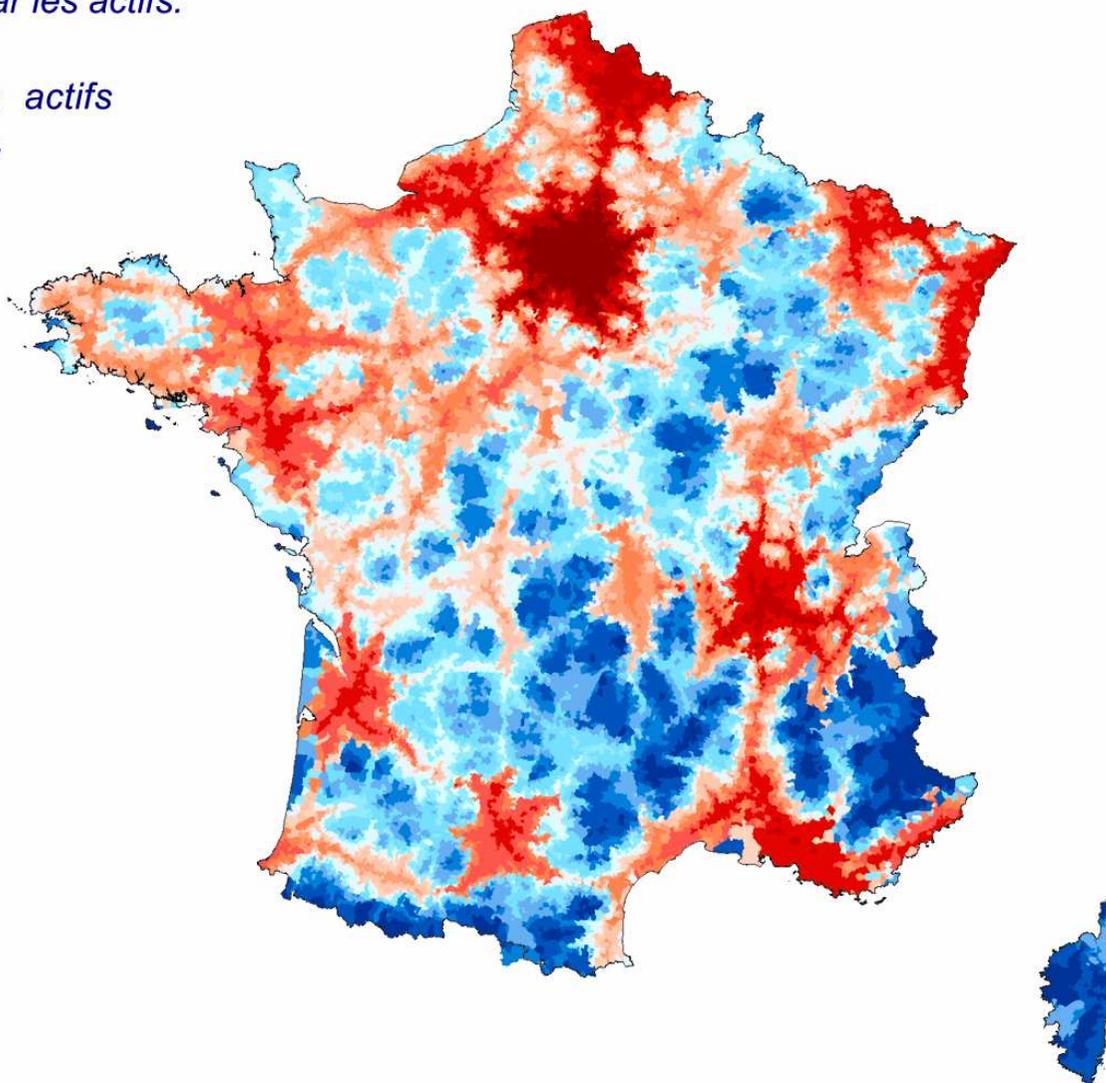
Supp. de valeur créée Equivalent P.I.B. Communes

$R = 28\ 600 \times$
 $(\text{LogActifs60mn} / (25 -$
 $\text{LogActifs60mn}))$

$PIB = 28\ 600 + R$

*Nbre de communes
concernées*

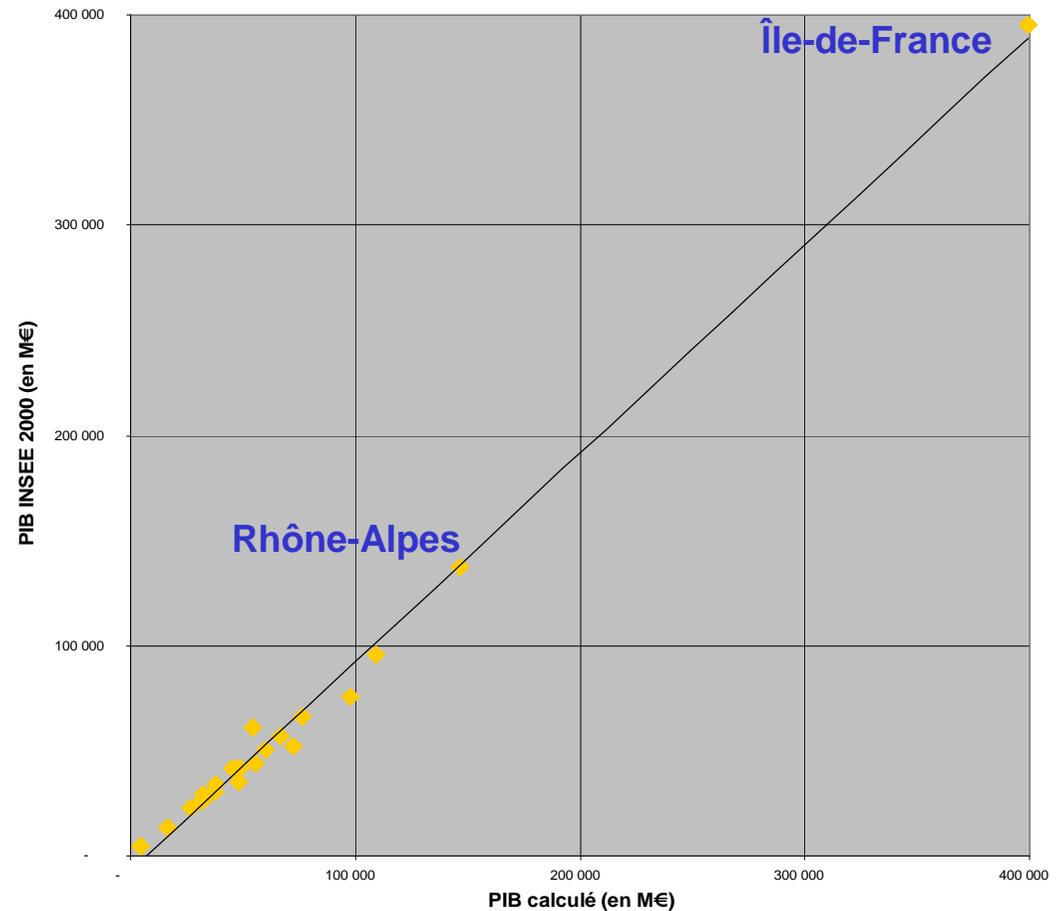
■	43 400 - 49 500	72 000 - 78 100	886
■	35 400 - 43 400	64 000 - 72 000	1125
■	31 400 - 35 400	60 000 - 64 000	3180
■	29 900 - 31 400	58 500 - 60 000	2820
■	28 400 - 29 900	57 000 - 58 500	3455
■	27 400 - 28 400	56 000 - 57 000	2754
■	26 400 - 27 400	55 000 - 56 000	2937
■	25 700 - 26 400	54 300 - 55 000	1964
■	24 900 - 25 700	53 500 - 54 300	2042
■	23 900 - 24 900	52 500 - 53 500	2916
■	22 900 - 23 900	51 500 - 52 500	2956
■	21 400 - 22 900	50 000 - 51 500	3551
■	19 900 - 21 400	48 500 - 50 000	2731
■	18 400 - 19 900	47 000 - 48 500	1647
■	15 400 - 18 400	44 000 - 47 000	1315
■	0 - 15 400	28 600 - 44 000	447

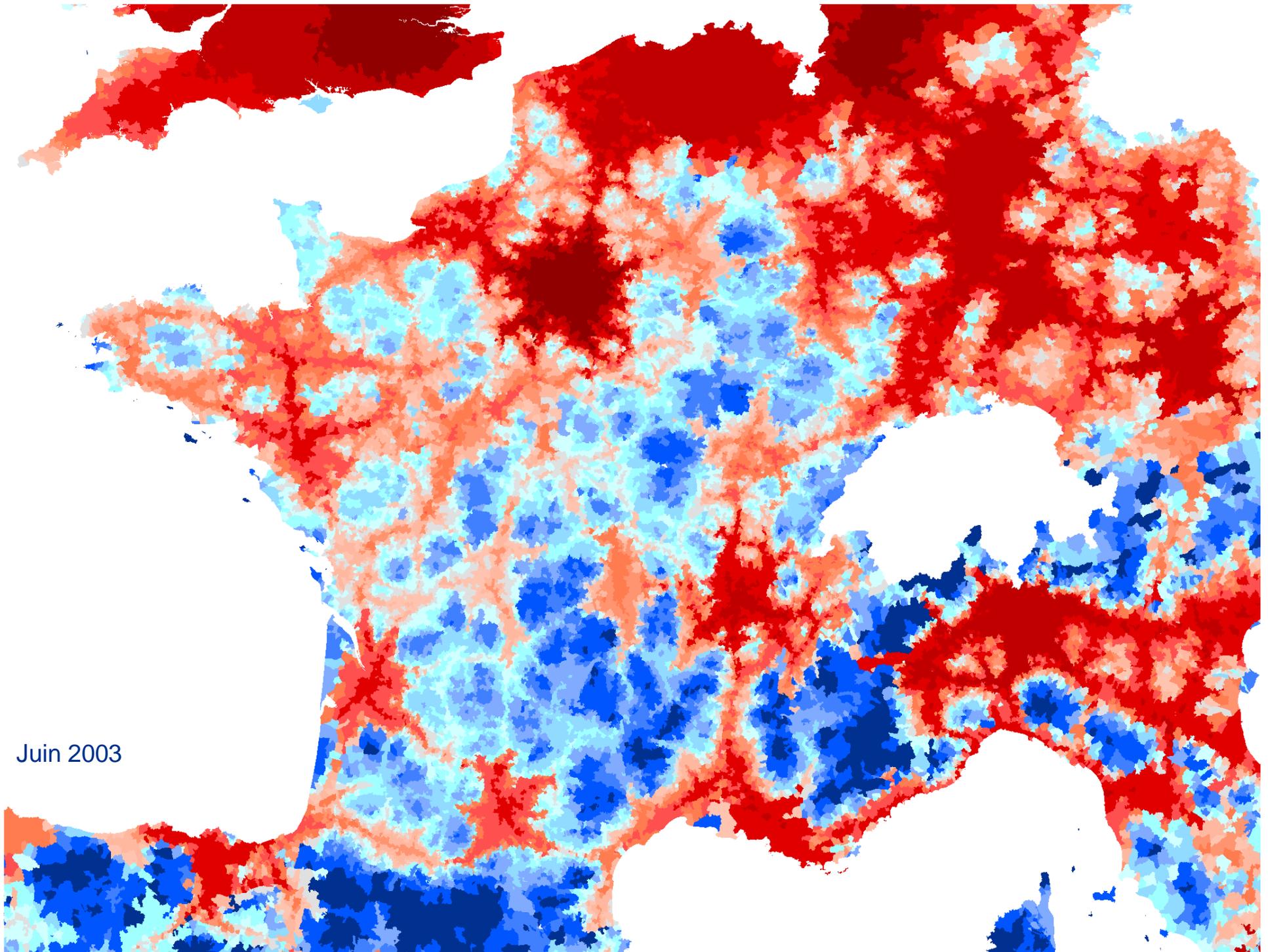


Données : NAVTEQ® et EUROSTAT®
© IGN 2003

Performances économiques des territoires et PIB régionaux 2000

- Corrélation entre :
 - les PIB régionaux publiés par l'INSEE
 - Les équivalents PIB basés sur le nombre d'actifs accessibles en une heure
(forme logarithmique du nombre d'actifs dans l'heure)
- Sources :
 - PIB régionaux INSEE 2000
 - Réseau routier Navtech sur la France métropolitaine





Juin 2003

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES EUROPEENS

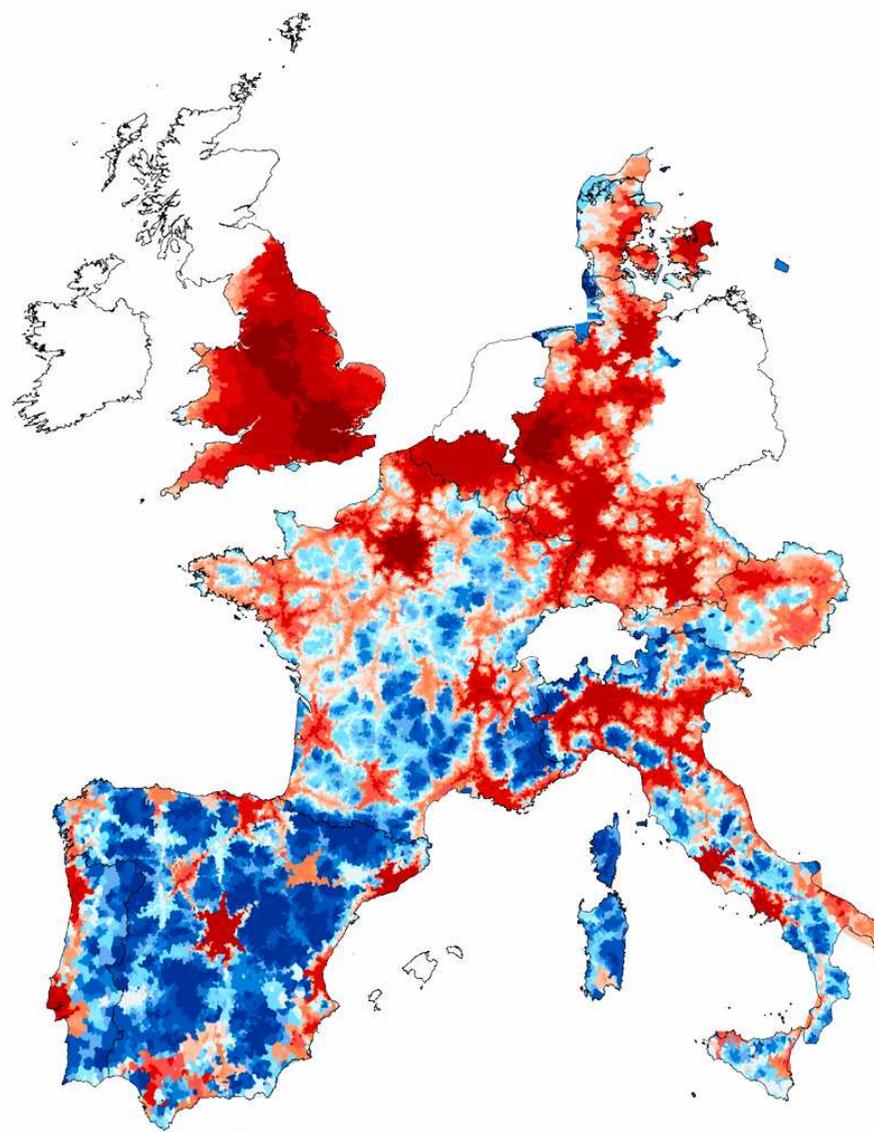
Supplément de valeur annuelle créée par les actifs.

(en euros 2000 par emploi occupé)

Valeur basée sur l'accessibilité aux actifs situés à moins d'une heure de transport.

(à partir du centre de chaque commune)

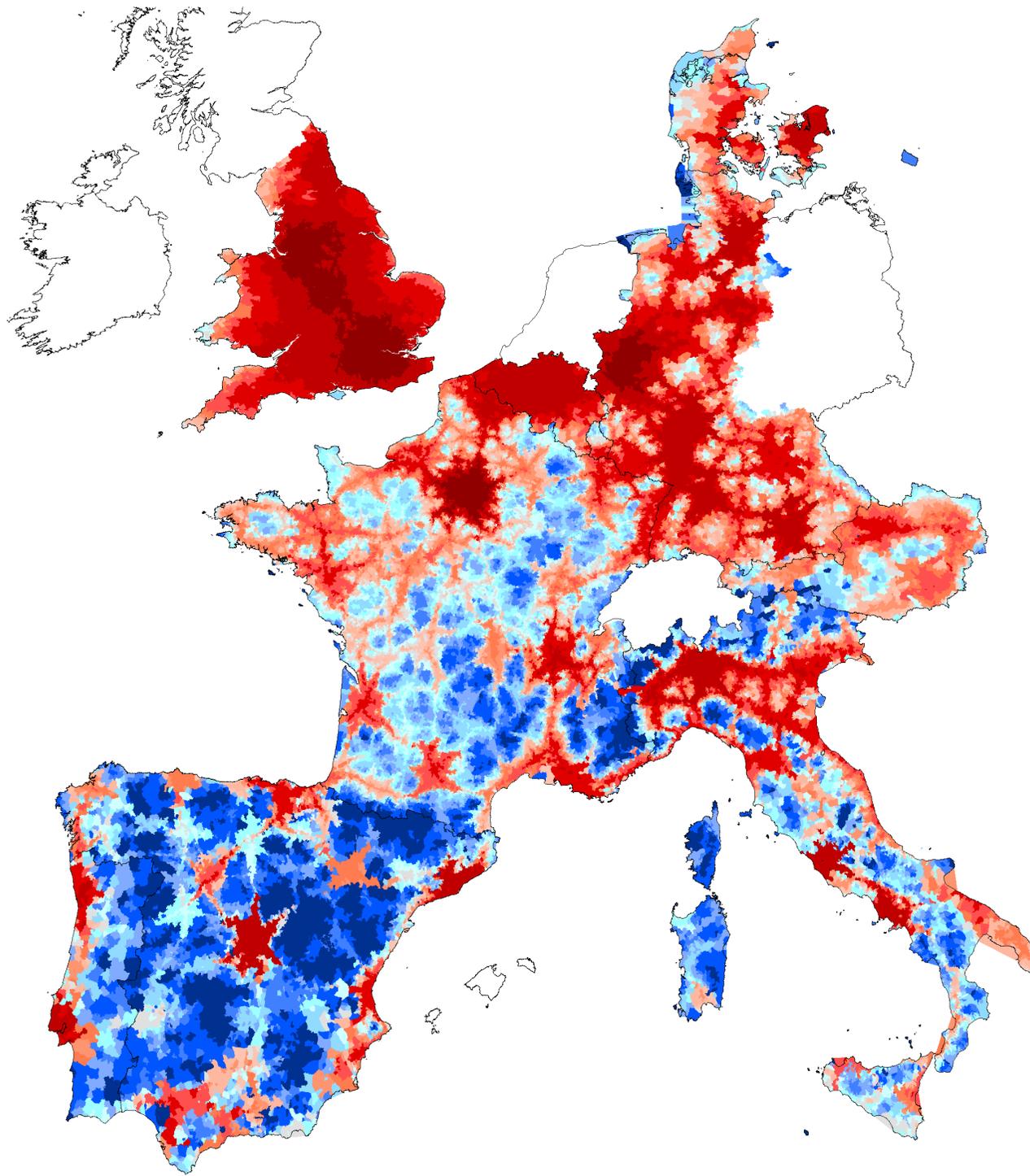
Supp. de valeur créée	Equivalent P.I.B.	Communes
$R = 28\ 600 \times$ ($\text{LogActifs60mn} / (25 - \text{LogActifs60mn})$)	$\text{PIB} = 28\ 600 + R$	Nbre de communes concernées
43 400 - 49 500	72 000 - 78 100	4798
35 400 - 43 400	64 000 - 72 000	9453
31 400 - 35 400	60 000 - 64 000	8352
29 900 - 31 400	58 500 - 60 000	5758
28 400 - 29 900	57 000 - 58 500	6416
27 400 - 28 400	56 000 - 57 000	4542
26 400 - 27 400	55 000 - 56 000	4747
25 700 - 26 400	54 300 - 55 000	3044
24 900 - 25 700	53 500 - 54 300	3291
23 900 - 24 900	52 500 - 53 500	4373
22 900 - 23 900	51 500 - 52 500	4335
21 400 - 22 900	50 000 - 51 500	5033
19 900 - 21 400	48 500 - 50 000	4129
18 400 - 19 900	47 000 - 48 500	2959
15 400 - 18 400	44 000 - 47 000	3393
0 - 15 400	28 600 - 44 000	2334

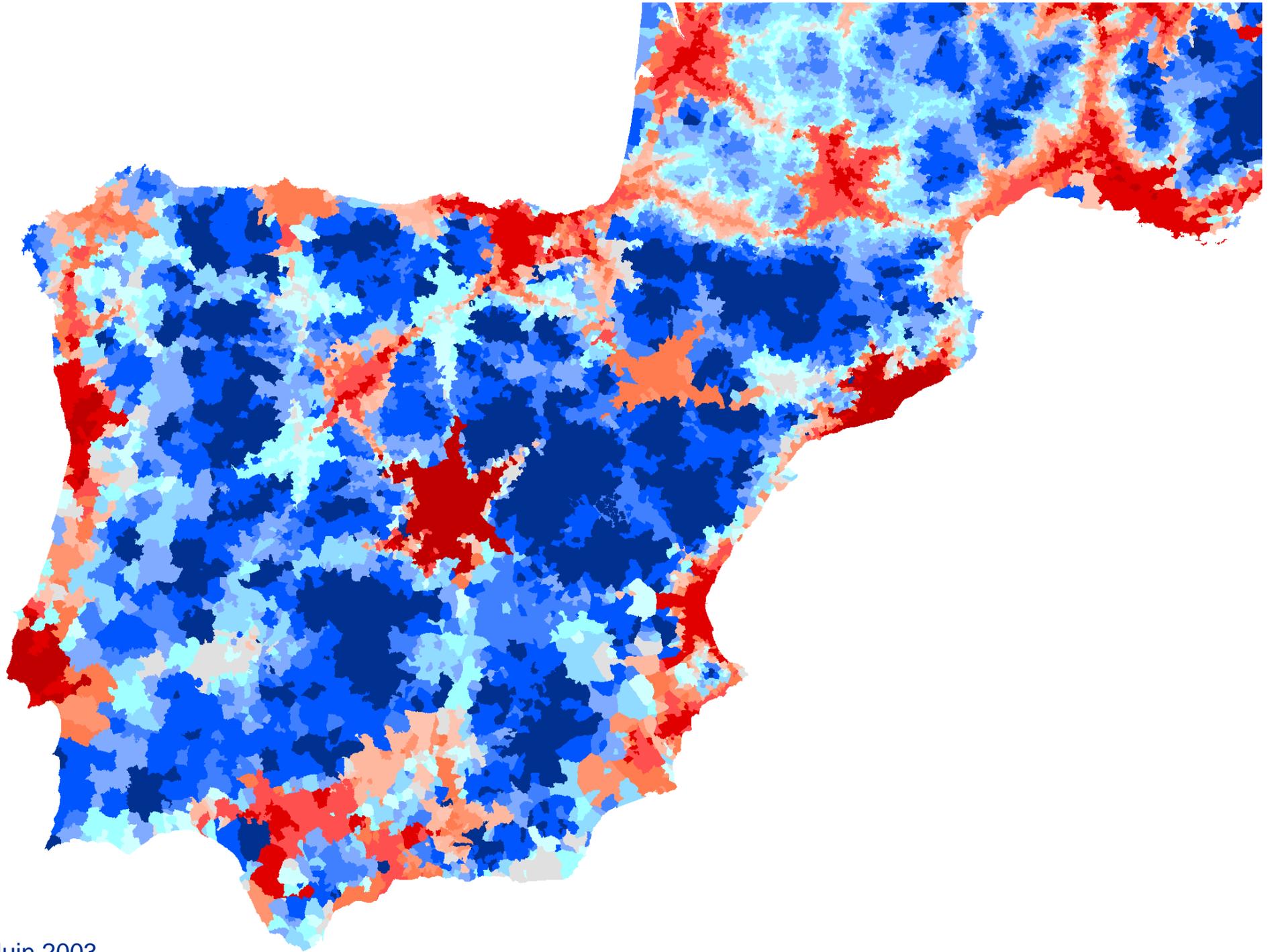


Données : NAVTEQ® et EUROSTAT®

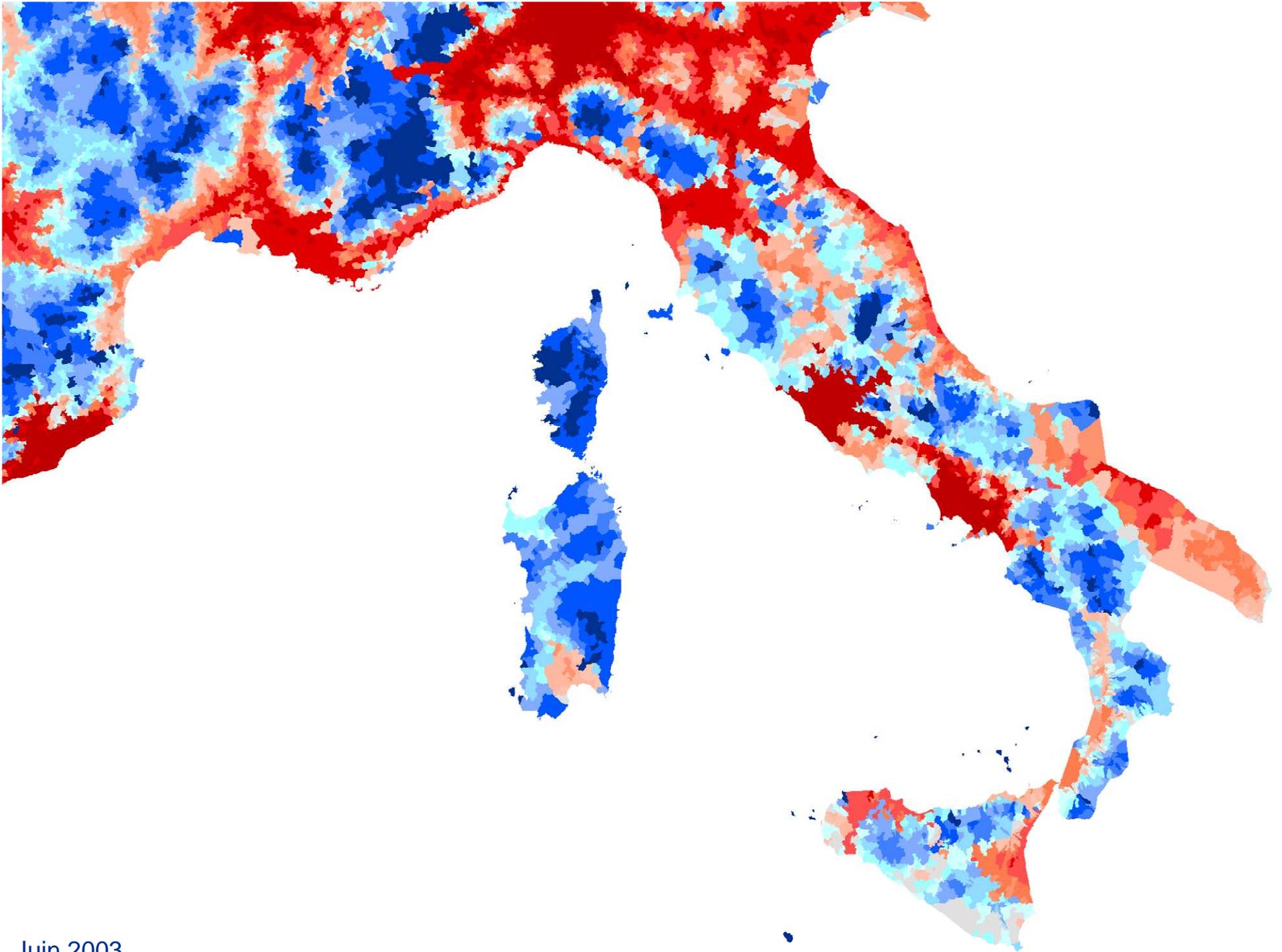
© IGN 2003

Les calculs n'ont pas été effectués dans certains pays ou parties de pays où les données étaient incomplètes.

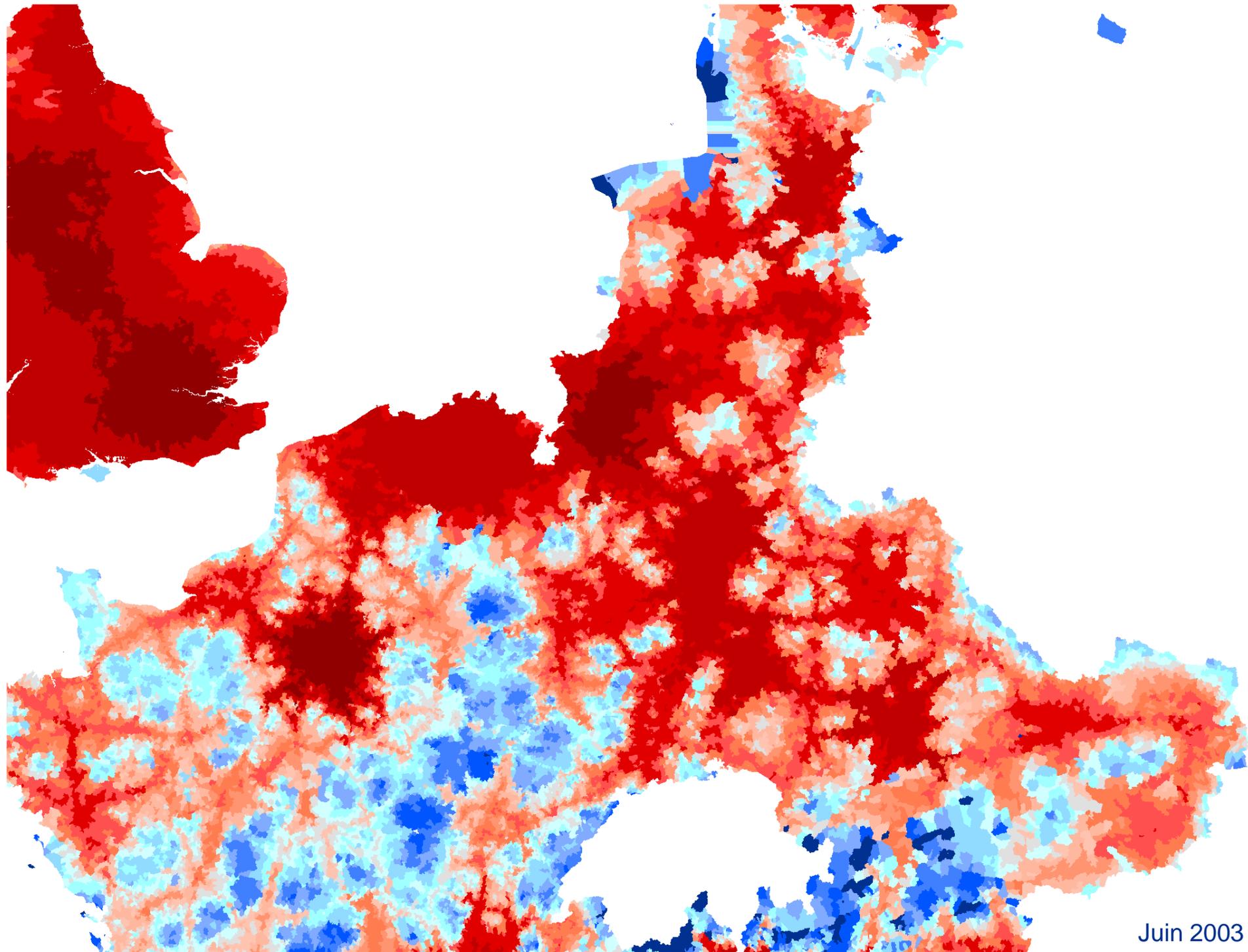




Jun 2003

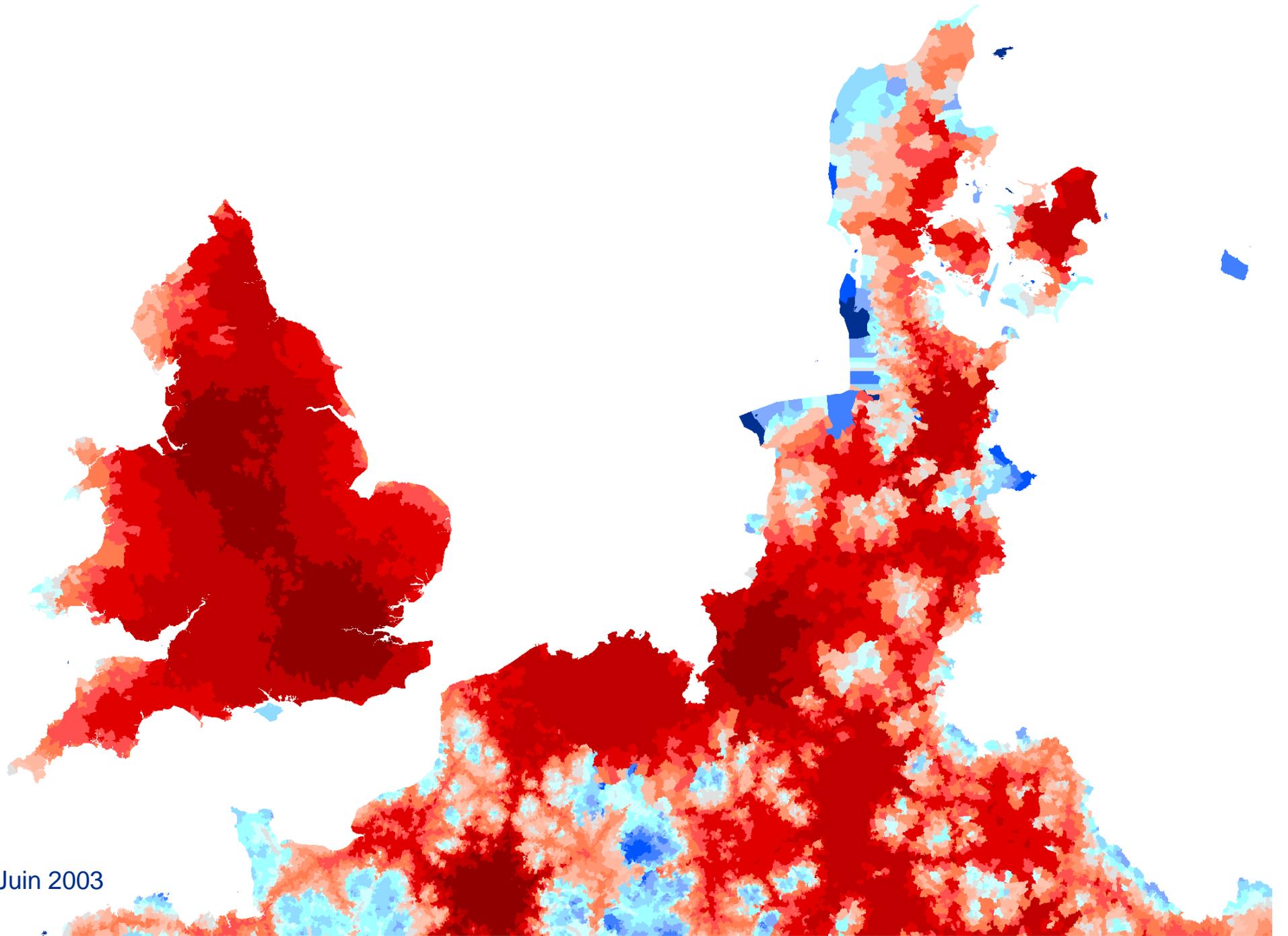


Jun 2003



Juin 2003

Juin 2003



LES PERFORMANCES NATURELLES DES TERRITOIRES

- **L'effet de l'épanouissement des territoires**
- **L'augmentation du sentiment de bien-être**
- **La répartition équitable des performances naturelles**





Diversité des sites accessibles
dans un temps donné:
Bien-être récréatif

13 970

+ 635 frs

10 795

+ 635 frs

10 160

+ 635 frs

9 525

+ 635 frs

8 890

+ 635 frs

+ 635 frs

+ 635 frs

+ 635 frs

6 350

+ 635 frs

L'utilité récréative

x 128
1280 ha

x 64
640 ha

x 32
320 ha

x 16
160 ha

x 8

x 4

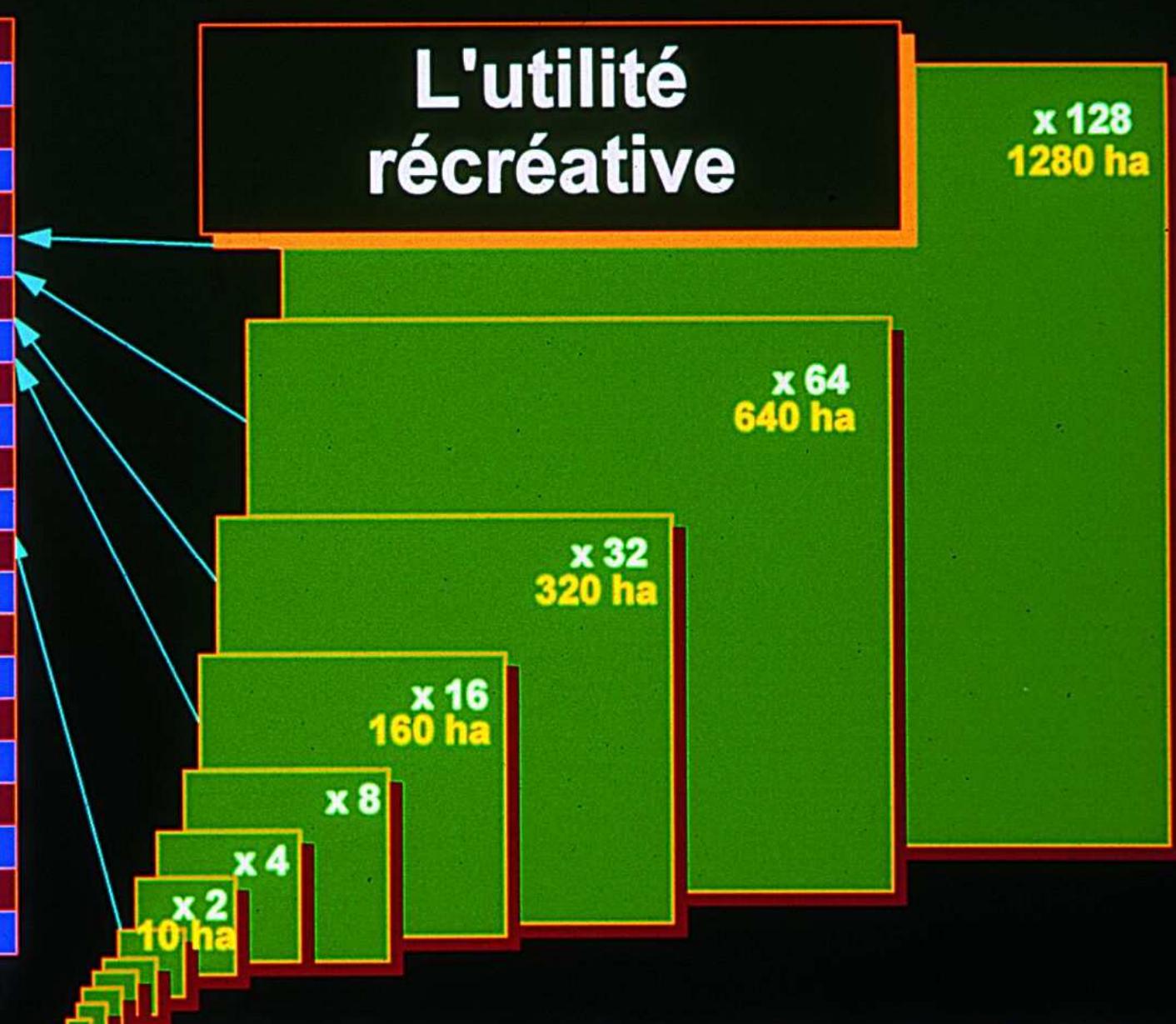
x 2

10 ha

100 m²

Utilité environnementale des déplacements
loisirs verts
en francs, par an, par habitant

Surface d'espaces verts accessibles dans la 1/2 heure



INDICE DE PERFORMANCE NATURELLE DES COMMUNES

FRANCE

Indice basé sur l'accessibilité aux espaces naturels situés à moins d'une heure par la route

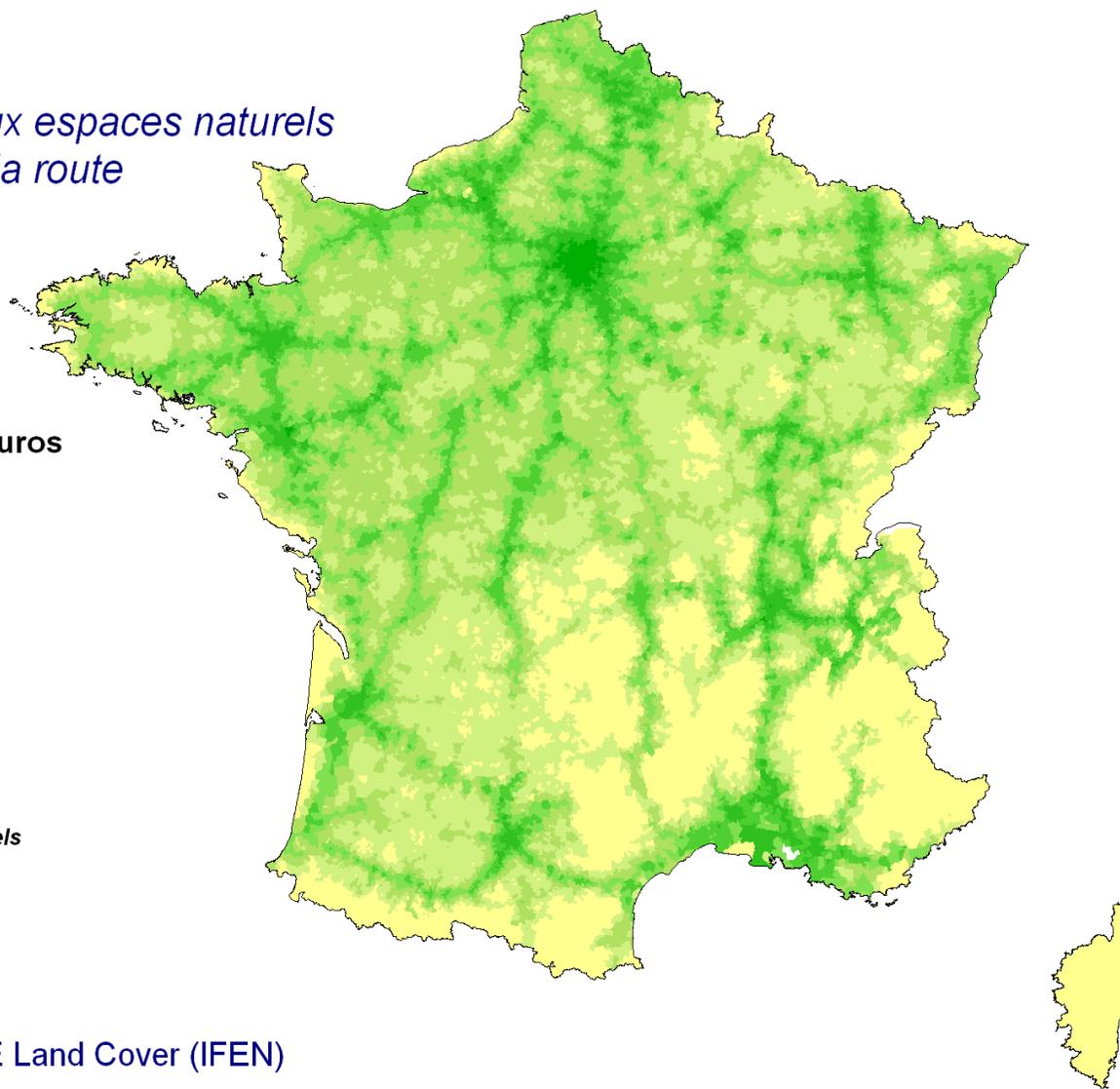
Indice de performance naturelle en Euros

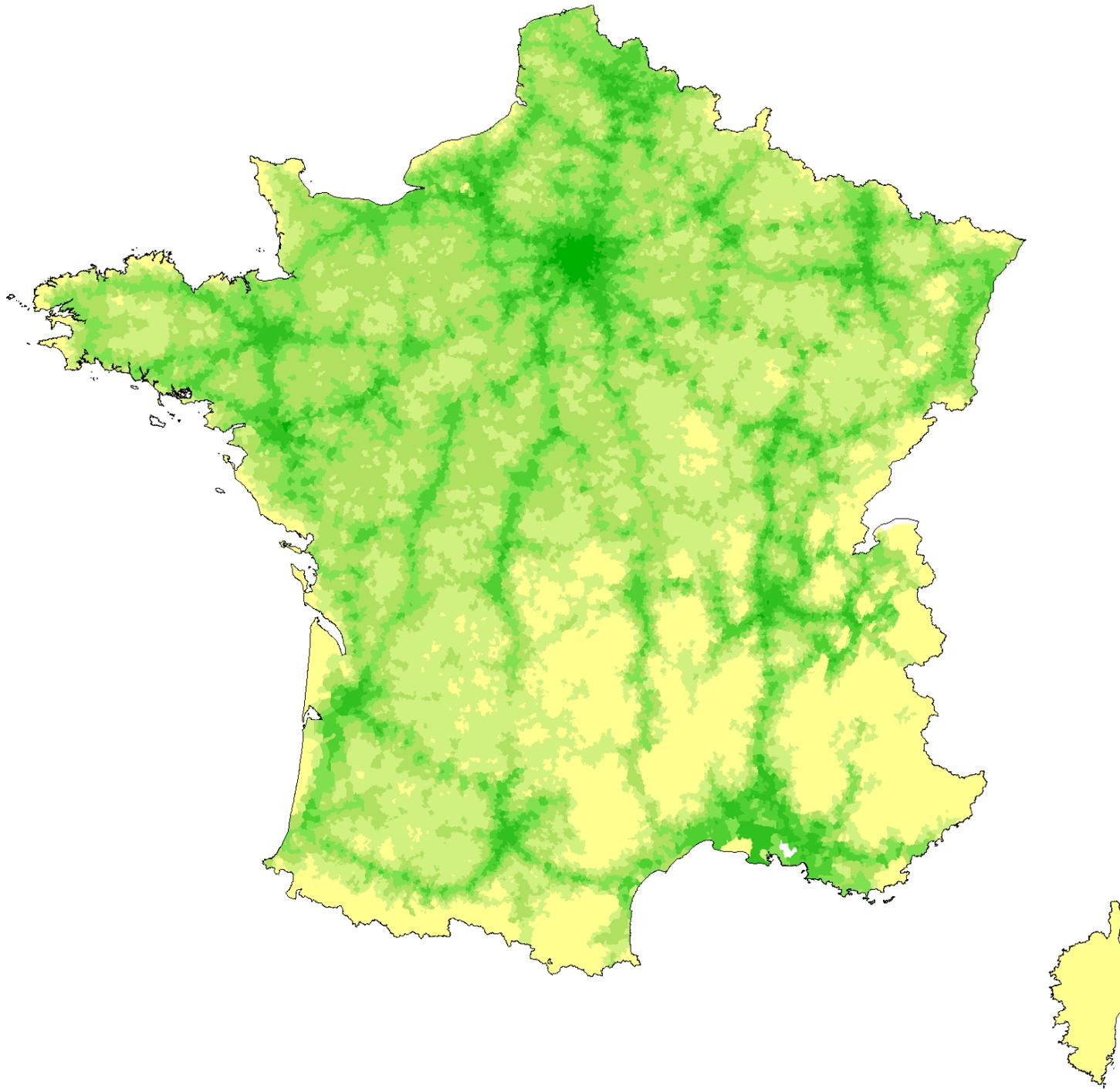
$U = 300 \times \ln(\text{SurfaceNat60mn})$

■	5 500 - 5 700	(249)
■	5 400 - 5 500	(1093)
■	5 300 - 5 400	(3698)
■	5 200 - 5 300	(6752)
■	5 100 - 5 200	(10339)
■	5 000 - 5 100	(9128)
■	2 500 - 5 000	(5293)

Valorisation monétaire de l'accès aux espaces naturels

Entre parenthèses : nombre de communes concernées





LA MAÎTRISE DES NUISANCES

- **Le poids relatif des nuisances par rapport aux performances des territoires**
- **Le cercle vertueux**
- **L'appel à l'intelligence de l'homme**



Le cercle vertueux

- Au niveau de l'ensemble du territoire national,
- lorsque la création de valeur économique et ergonomique pèse **100**,
- le coût des déplacements pour créer cette valeur pèse **33** (dont **22** de temps passé et **11** de dépenses monétaires, y compris **4** d'énergie)
- et les nuisances induites pèsent **3,5** (dont **2** d'insécurité routière, **1** de bruit et de pollution et **0,5** d'effet carbone)

Le cercle vertueux

- On ne peut pas, au nom du terme **3,5**, bloquer l'épanouissement du terme **100**.
- Ce serait effectuer un choix en faveur d'une économie peu dynamique et d'un chômage durable.

Le cercle vertueux

- Il faut, pour concilier économie et écologie, protéger par le droit les espaces naturels, source de bien-être pour l'homme et siège de la biodiversité.
- Dans les espaces autorisés à l'urbanisation, il convient de ne pas brider la mobilité et de réaliser pour cela des infrastructures de qualité totale ou en tout cas optimale. Quelques pour cent à peine de la richesse produite suffisent à créer ces infrastructures optimales.

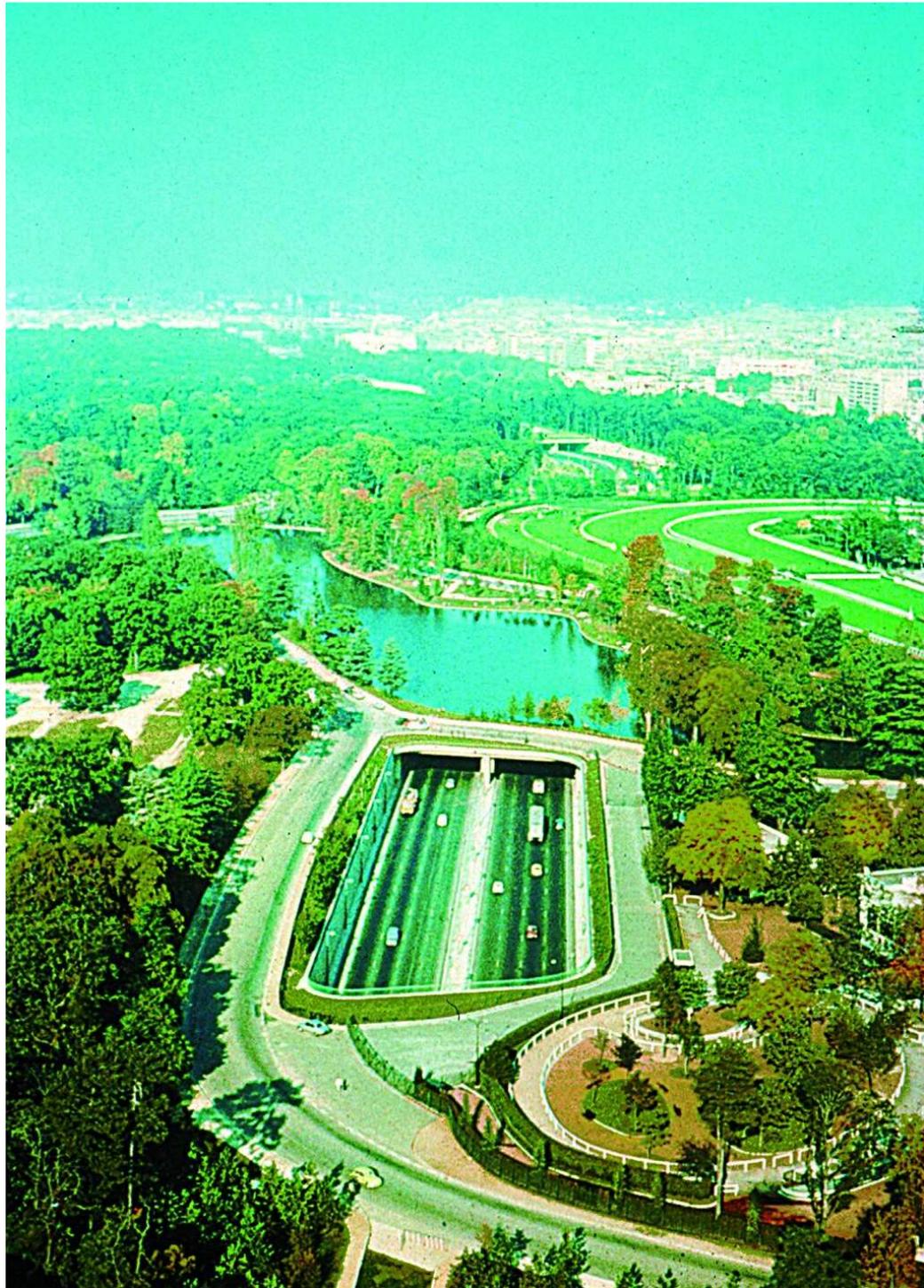
Le cercle vertueux

- Les effets pervers du malthusianisme en terme de desserte des territoires sont le blocage de la création de valeur et d'emplois durables et l'augmentation des nuisances induites, les véhicules ne disposant pas d'infrastructures correctement dimensionnées étant plus polluants que les véhicules évoluant en milieu adapté.

Des infrastructures de haute qualité environnementale

- En tout état de cause, les infrastructures nouvelles doivent être de qualité totale afin d'éviter d'induire des nuisances.
- Il convient également d'associer à leur réalisation la requalification des rues et avenues traditionnelles dans le but de réaliser de véritables projets d'urbanisme et de créer un environnement de qualité.







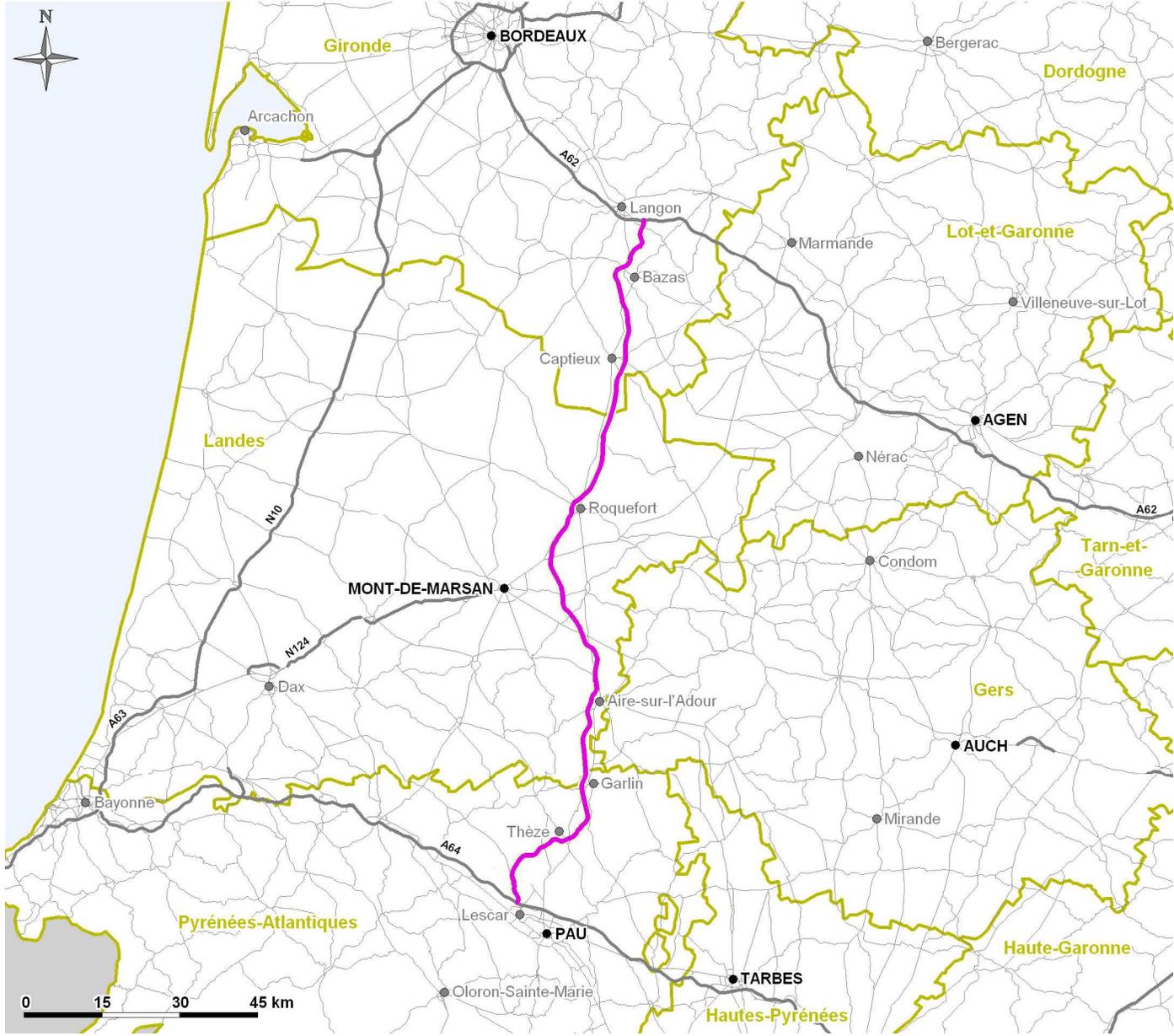


L'APPLICATION A DE GRANDS PROJETS DE TRANSPORT

- **L'autoroute A65 entre Langon et Lescar**
- **La liaison (ex A650) entre Pau et Oloron**
- **La ligne ferrée à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne**

L'AUTOROUTE A 65 ENTRE LANGON ET L'ESCAR

- **L'enquête d'utilité publique**
- **La concession de l'autoroute**
- **L'élaboration des cartes des performances économiques et naturelles**
- **L'évaluation des nuisances**



Une décision de réalisation après une longue période de concertation

- Le fuseau d'étude du tracé est retenu le 29 mars 1996
- L'utilité publique du projet est prononcée le 19 décembre 2006
- La concession est confiée au groupe A'liénor également le 19 décembre 2006.
- La mise en service de l'ouvrage est prévue au mois d'octobre 2010

Le besoin d'une pédagogie de tous les instants : « Pourquoi A65? »

- La création de richesse économique dans le tissu existant: les performances économiques
- La création de richesse touristique au sein des territoires : les performances naturelles
- Le bilan amélioré de la sécurité routière
- Le bilan de la pollution atmosphérique
- Le bilan des émissions de gaz à effet de serre

Les initiatives du monde économique et politique

- La CCI de Pau Béarn a décidé, avec l'appui de la DRE d'Aquitaine, de commander à l'Institut géographique national l'étude des performances économiques et naturelles de l'A65 ainsi que le bilan des nuisances émises.
- La CCI et la DRE poursuivent la conception d'un vaste programme de véhicules écologiquement vertueux de telle sorte que performances économiques et performances écologiques progressent simultanément.

***LES PERFORMANCES DE
L'A65***

Les performances économiques



AUTOROUTE A 65 - TRONCON LANGON-LESCAR

**AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF
A L'HORIZON 2020**

**APRES CONSTRUCTION DE L'A65
ENTRE LANGON ET LESCAR**

Augmentation de valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux emplois situés
à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur économique en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
8 000 - 16 000	(0)
4 000 - 8 000	(12)
2 000 - 4 000	(4)
1 000 - 2 000	(12)
500 - 1 000	(33)
250 - 500	(32)
125 - 250	(45)
63 - 125	(70)
31 - 63	(49)
1 - 31	(165)
Sans variation	(6054)

Augmentation totale : 56,2 millions € par an

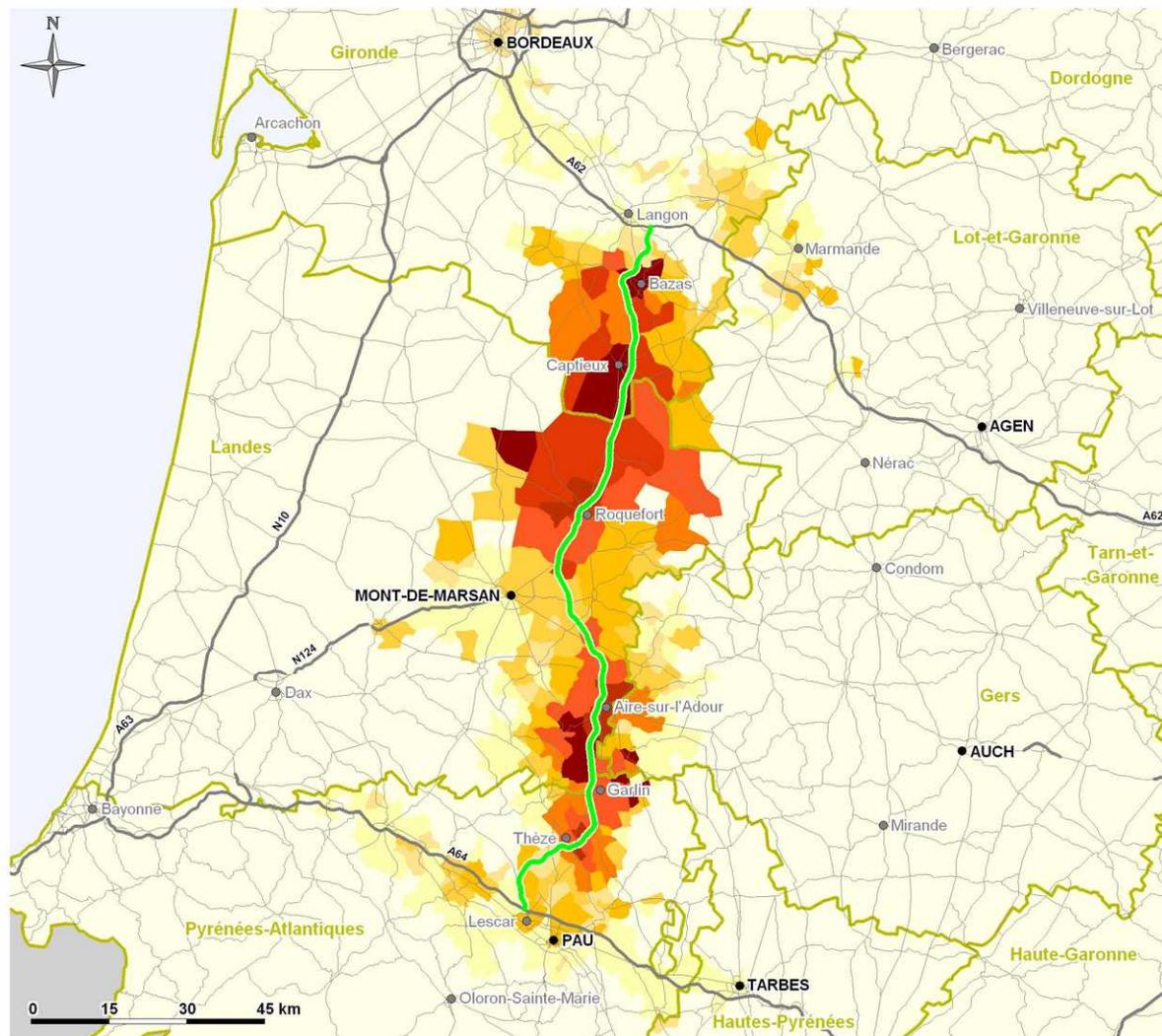
Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES



Données : Corin Land Cover, INSEE, IGN © IGN 2009

eco 1

AUTOROUTE A 65 - TRONCON LANGON-LESCAR

AUGMENTATION DE VALEUR PAR COMMUNE A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE L'A65 ENTRE LANGON ET LESCAR

Augmentation de valeur annuelle par commune au titre de l'accès aux espaces économiques. (en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité de l'ensemble des actifs (et des membres des ménages associés) d'une commune aux emplois situés à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux à pied. (à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur économique en euros / commune / an	Nombre de communes concernées
64 000 000 - 128 000 000	(0)
32 000 000 - 64 000 000	(0)
16 000 000 - 32 000 000	(0)
8 000 000 - 16 000 000	(2)
4 000 000 - 8 000 000	(2)
2 000 000 - 4 000 000	(1)
1 000 000 - 2 000 000	(1)
500 000 - 1 000 000	(5)
250 000 - 500 000	(11)
125 000 - 250 000	(24)
62 500 - 125 000	(24)
31 250 - 62 500	(44)
1 - 31 250	(330)
Sans variation	(6032)

Augmentation totale : 56,2 millions € par an

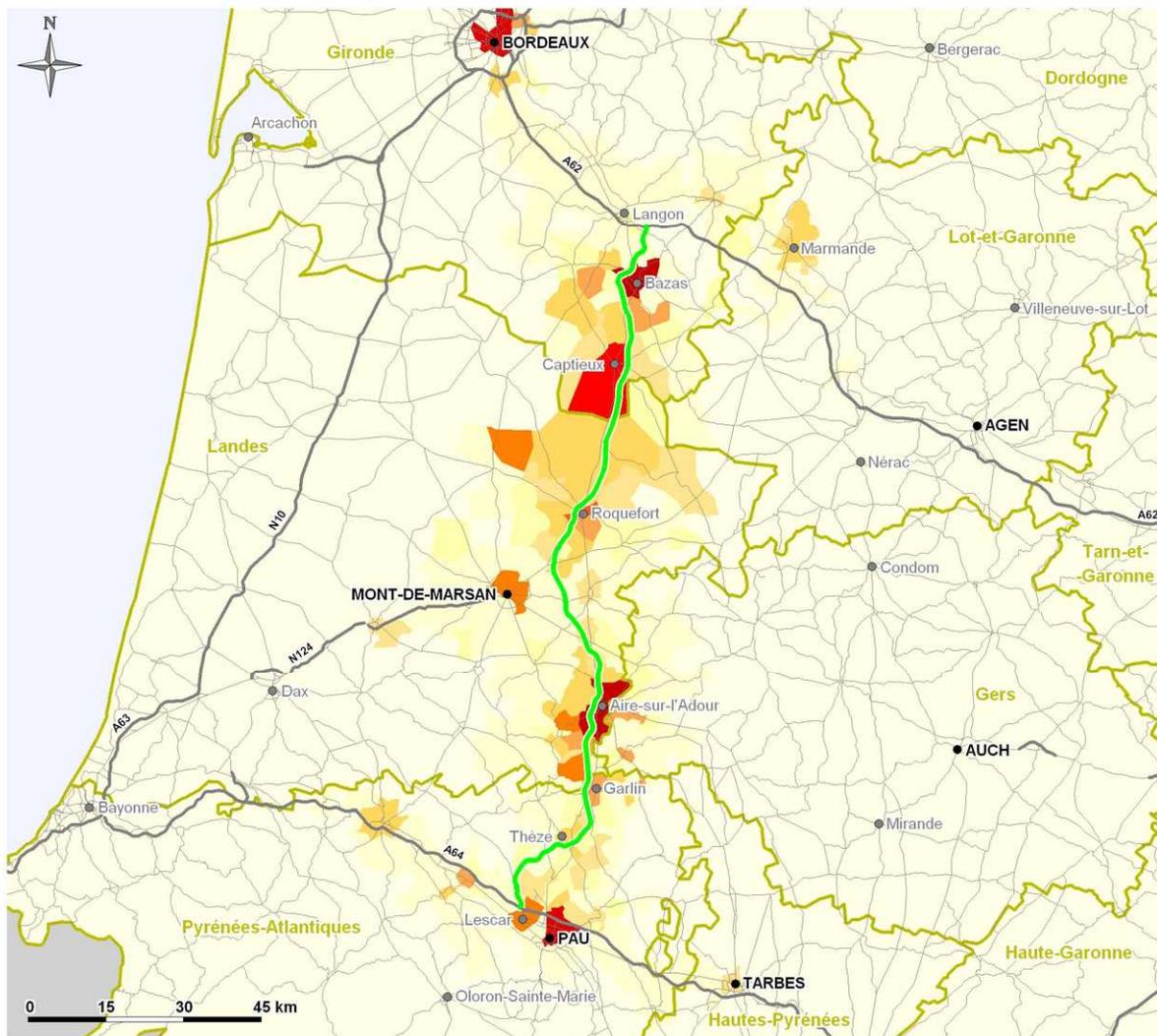
Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES



AUTOROUTE A 65 - TRONCON LANGON-LESCAR

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

AVANT CONSTRUCTION DE L'A65 ENTRE LANGON ET LESCAR

Valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux emplois situés
à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

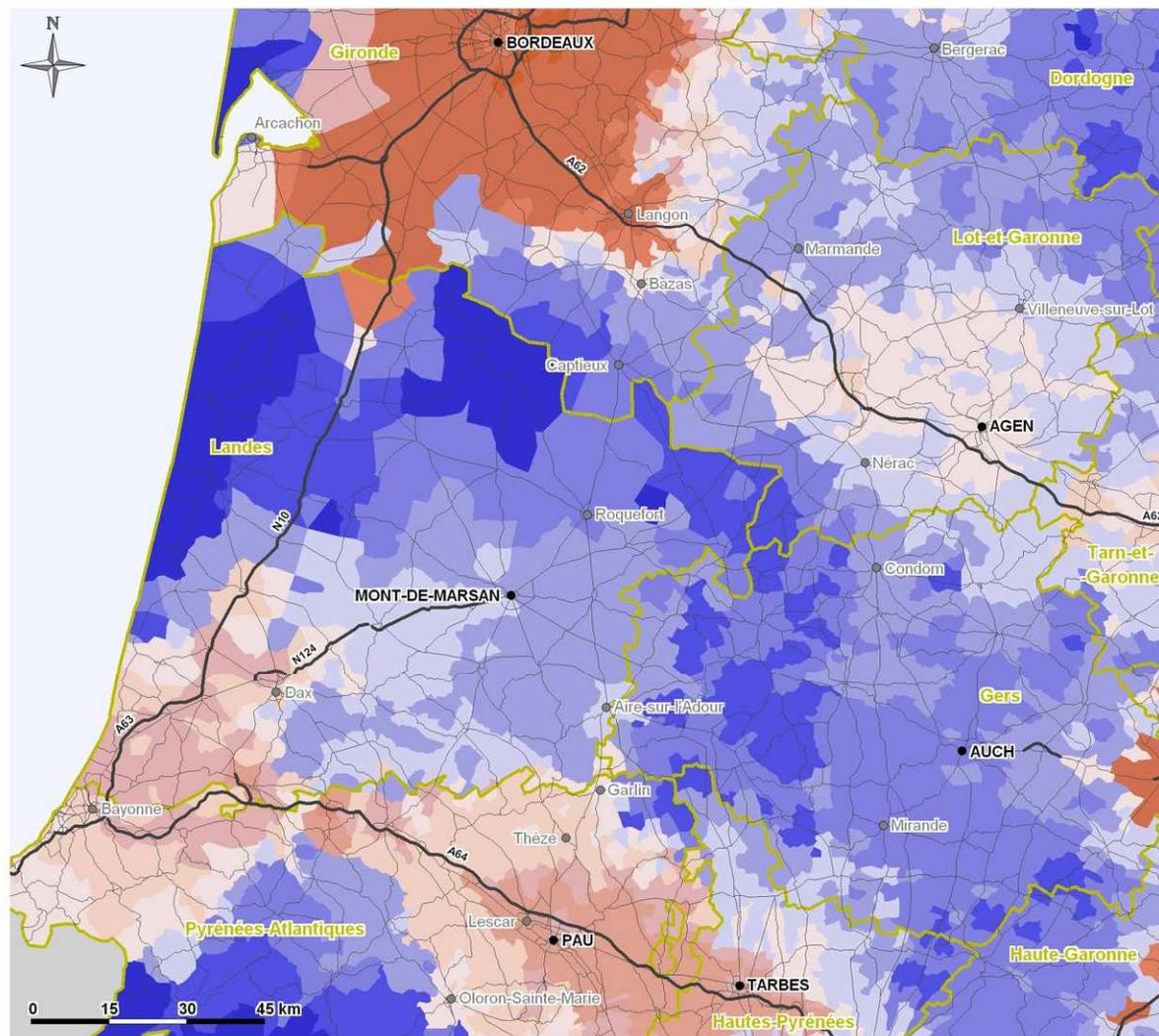
Valeur économique annuelle	Equivalent PIB	Nombre de communes concernées
68 000 - 80 500	113 400 - 125 900	(0)
55 400 - 68 000	100 800 - 113 400	(0)
49 100 - 55 400	94 500 - 100 800	(48)
46 700 - 49 100	92 100 - 94 500	(486)
44 400 - 46 700	89 800 - 92 100	(96)
42 800 - 44 400	88 200 - 89 800	(3)
41 200 - 42 800	86 600 - 88 200	(173)
40 100 - 41 200	85 500 - 86 600	(255)
38 800 - 40 100	84 200 - 85 500	(497)
37 300 - 38 800	82 700 - 84 200	(633)
35 700 - 37 300	81 100 - 82 700	(1096)
33 300 - 35 700	78 700 - 81 100	(968)
31 000 - 33 300	76 400 - 78 700	(1186)
28 600 - 31 000	74 000 - 76 400	(639)
23 900 - 28 600	69 300 - 74 000	(340)
0 - 23 900	45 300 - 69 300	(56)

Classement des routes

-  Réseau principal
-  Réseau secondaire

Limites administratives

-  Limite départementale



Données : Corin Land Cover, INSEE, IGN © IGN 2009

AUTOROUTE A 65 - TRONCON LANGON-LESCAR

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE L'A65 ENTRE LANGON ET LESCAR

Valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux emplois situés
à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

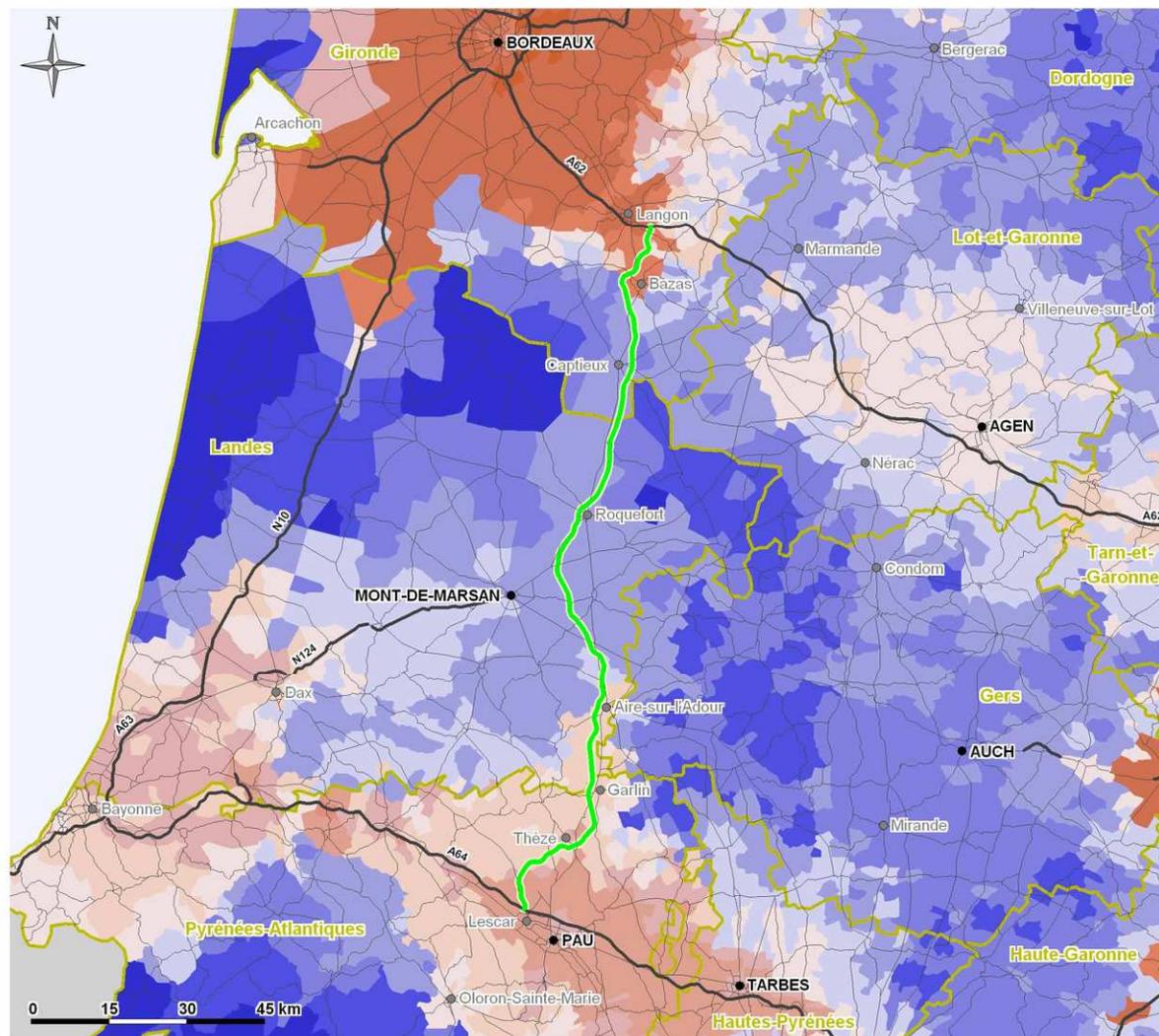
Valeur économique annuelle	Equivalent PIB	Nombre de communes concernées
68 000 - 80 500	113 400 - 125 900	(0)
55 400 - 68 000	100 800 - 113 400	(0)
49 100 - 55 400	94 500 - 100 800	(48)
46 700 - 49 100	92 100 - 94 500	(486)
44 400 - 46 700	89 800 - 92 100	(97)
42 800 - 44 400	88 200 - 89 800	(3)
41 200 - 42 800	86 600 - 88 200	(181)
40 100 - 41 200	85 500 - 86 600	(254)
38 800 - 40 100	84 200 - 85 500	(504)
37 300 - 38 800	82 700 - 84 200	(630)
35 700 - 37 300	81 100 - 82 700	(1100)
33 300 - 35 700	78 700 - 81 100	(965)
31 000 - 33 300	76 400 - 78 700	(1177)
28 600 - 31 000	74 000 - 76 400	(636)
23 900 - 28 600	69 300 - 74 000	(339)
0 - 23 900	45 300 - 69 300	(56)

Classement des routes

-  Réseau principal
-  Réseau secondaire
-  Nouvelle infrastructure

Limites administratives

-  Limite départementale



Données : Corin Land Cover, INSEE, IGN © IGN 2009

***LES PERFORMANCES DE
L'A65***

Les performances naturelles



AUTOROUTE A 65 - TRONCON LANGON-LESCAR

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE L'A65 ENTRE LANGON ET LESCAR

Augmentation de valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux espaces naturels
situés à moins de 28 min de transport,
hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur naturelle en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
500 - 1 000	(6)
250 - 500	(11)
125 - 250	(14)
63 - 125	(34)
31 - 63	(38)
16 - 31	(47)
8 - 16	(57)
1 - 8	(146)
Sans variation	(6123)

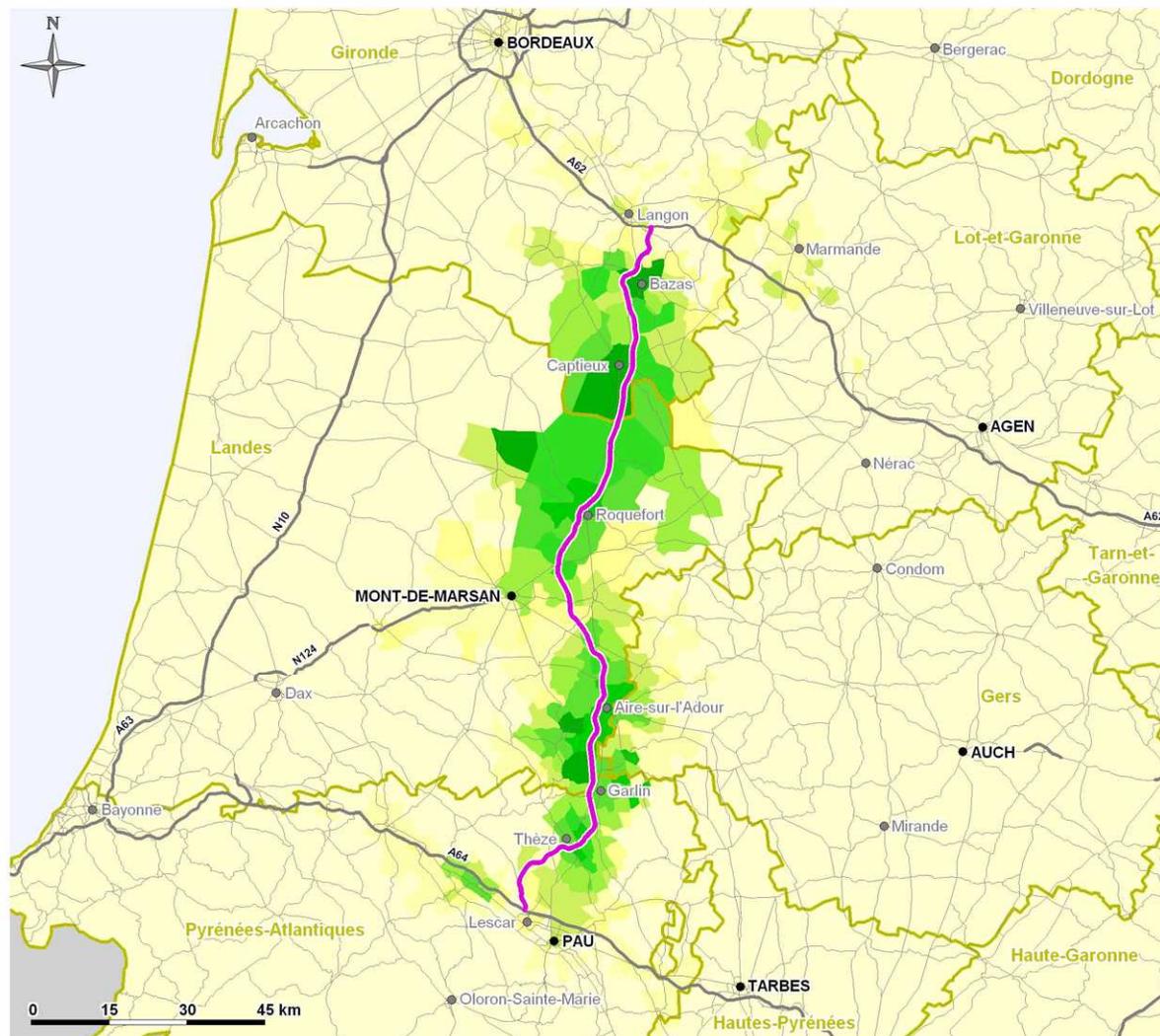
Augmentation totale : 7,2 millions € par an

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale



Données : Corin Land Cover, INSEE, IGN © IGN 2009

nat 1



AUTOROUTE A 65 - TRONCON LANGON-LESCAR

AUGMENTATION DE VALEUR PAR COMMUNE A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE L'A65 ENTRE LANGON ET LESCAR

Augmentation de valeur annuelle par commune au titre de l'accès aux espaces naturels. (en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité de l'ensemble des actifs (et des membres des ménages associés) d'une commune, aux espaces naturels situés à moins de 28 min de transport, hors trajets terminaux à pied. (à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur naturelle en euros / commune / an	Nombre de communes concernées
8 000 000 - 16 000 000	(0)
4 000 000 - 8 000 000	(0)
2 000 000 - 4 000 000	(0)
1 000 000 - 2 000 000	(2)
500 000 - 1 000 000	(2)
250 000 - 500 000	(2)
125 000 - 250 000	(1)
62 500 - 125 000	(4)
31 250 - 62 500	(16)
16 000 - 31 250	(26)
8 000 - 16 000	(37)
4 000 - 8 000	(42)
1 - 4 000	(315)
Sans variation	(6029)

Augmentation totale : 7,2 millions € par an

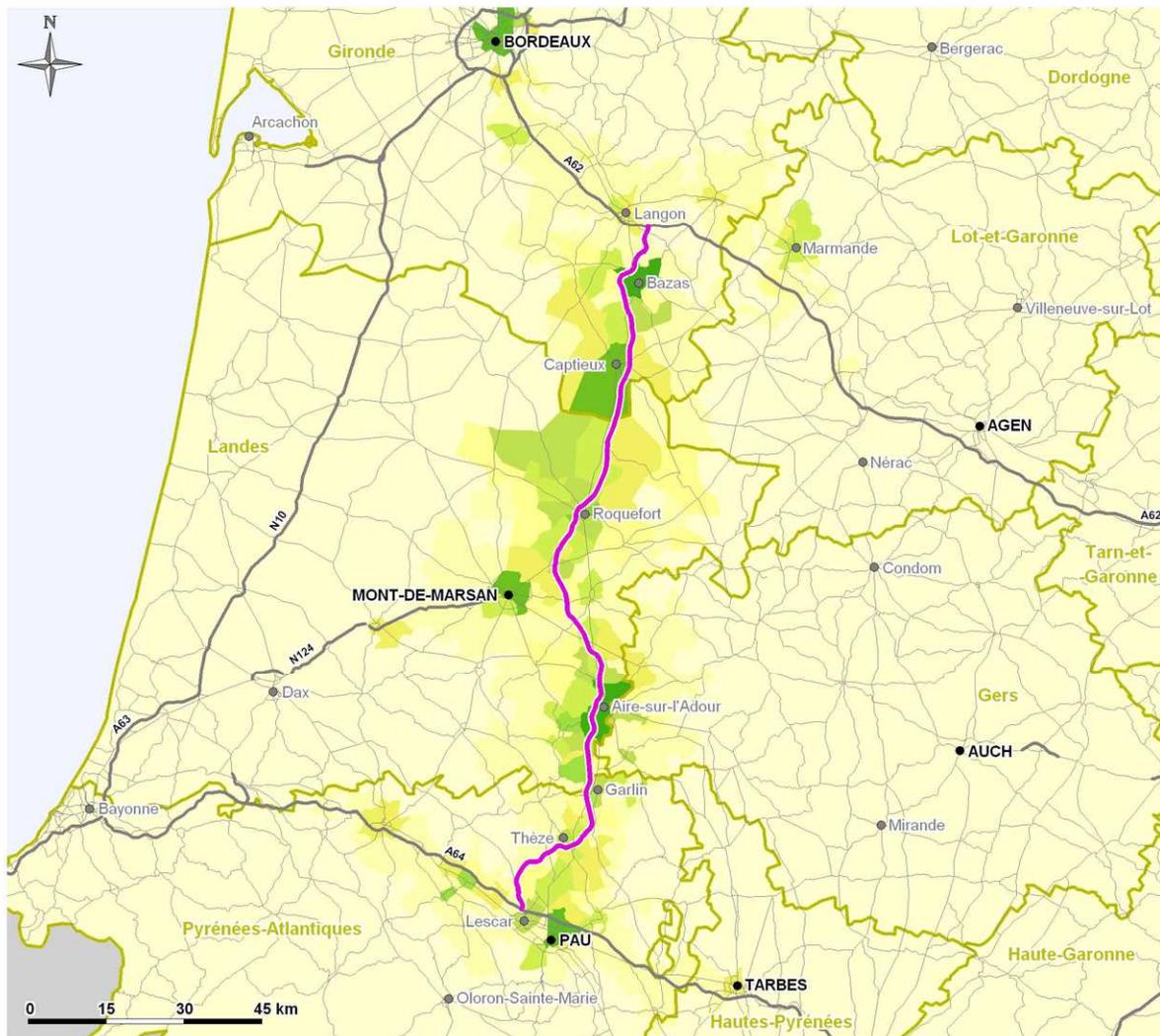
Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES



Données : Corin Land Cover, INSEE, IGN © IGN 2009

nat 2

AUTOROUTE A 65 - TRONCON LANGON-LESCAR

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

AVANT CONSTRUCTION DE L'A65 ENTRE LANGON ET LESCAR

Valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux espaces naturels
situés à moins de 28 min de transport,
hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

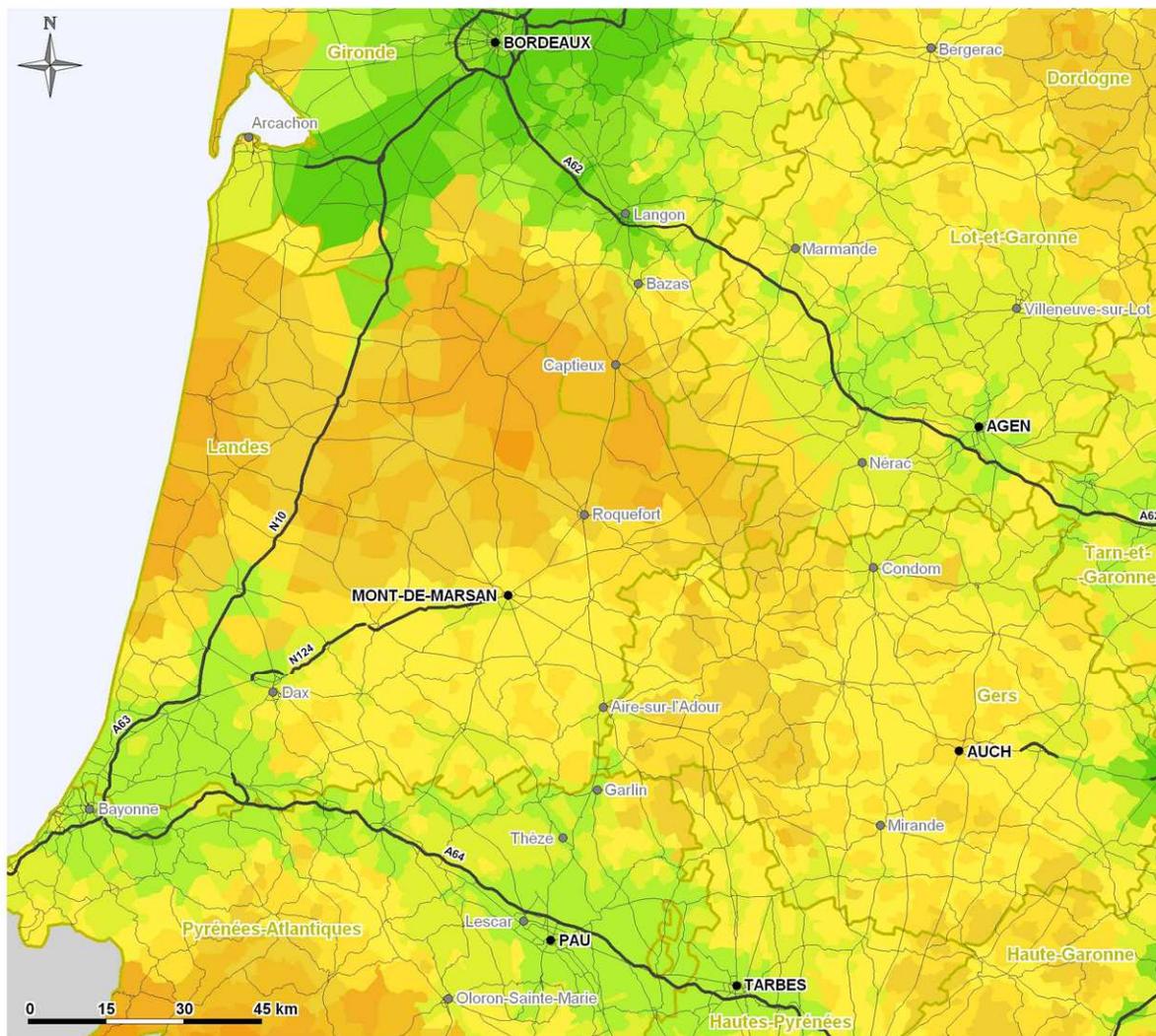
Valeur naturelle annuelle $U = 1.5758 \times$ $25,11 \times \text{Coi} \times \text{Ln}(\text{SurfNat}28\text{min})$	Nombre de communes concernées
11 500 - 12 400	(0)
10 800 - 11 500	(0)
10 200 - 10 800	(0)
9 600 - 10 200	(289)
9 100 - 9 600	(366)
8 600 - 9 100	(855)
8 300 - 8 600	(1069)
8 000 - 8 300	(1338)
7 800 - 8 000	(773)
7 500 - 7 800	(817)
7 200 - 7 500	(446)
6 700 - 7 200	(343)
6 200 - 6 700	(141)
5 700 - 6 200	(35)
4 700 - 5 700	(4)
0 - 4 700	(0)

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire

Limites administratives

- Limite départementale



Données : Corin Land Cover, INSEE, IGN © IGN 2009

AUTOROUTE A 65 - TRONCON LANGON-LESCAR

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE L'A65 ENTRE LANGON ET LESCAR

Valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux espaces naturels
situés à moins de 28 min de transport,
hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

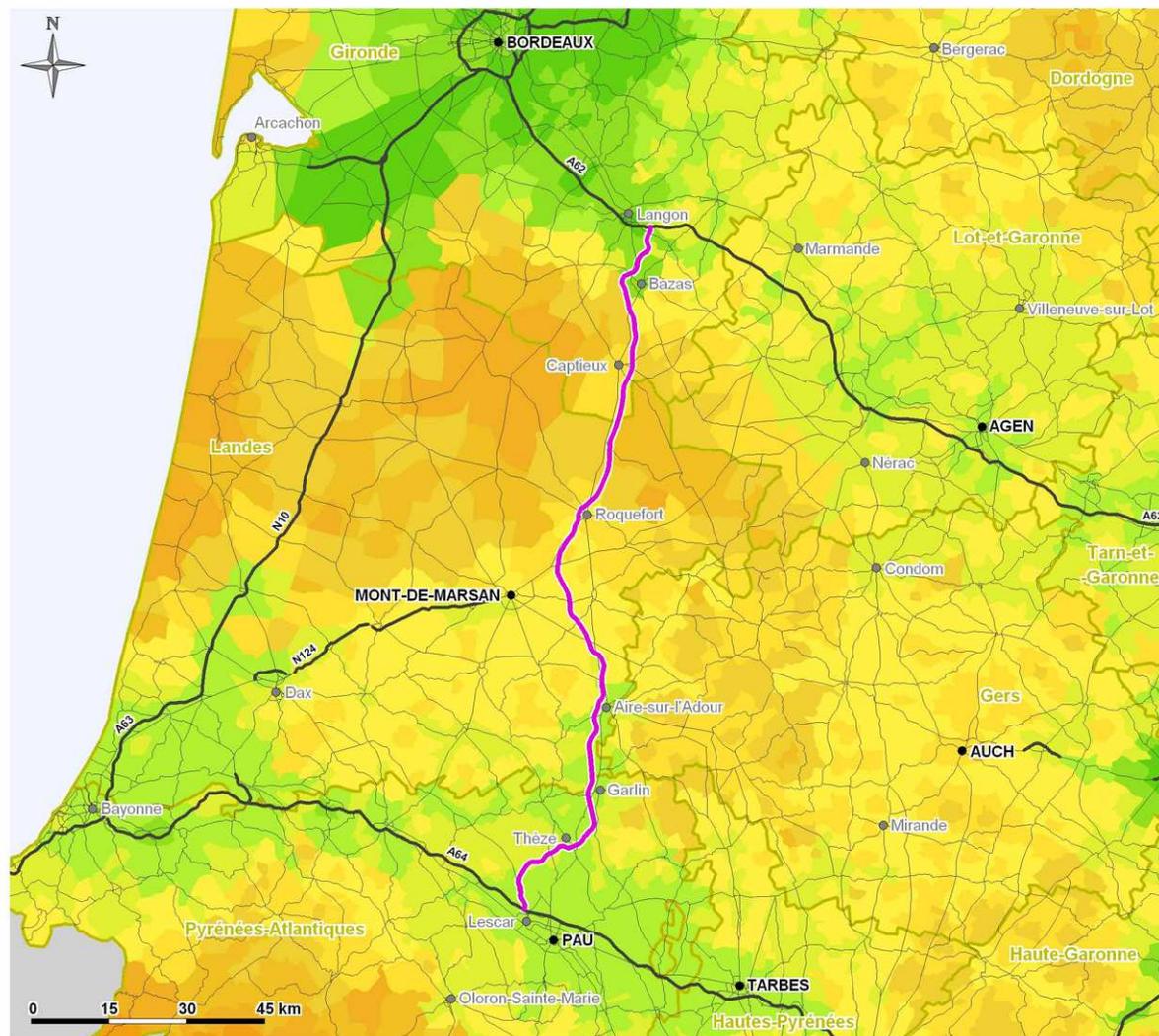
Valeur naturelle annuelle $U = 1.5758 \times 25,11 \times \text{Coi} \times \text{Ln}(\text{SurfNat}28\text{min})$	Nombre de communes concernées
11 500 - 12 400	(0)
10 800 - 11 500	(0)
10 200 - 10 800	(0)
9 600 - 10 200	(289)
9 100 - 9 600	(367)
8 600 - 9 100	(865)
8 300 - 8 600	(1075)
8 000 - 8 300	(1331)
7 800 - 8 000	(768)
7 500 - 7 800	(818)
7 200 - 7 500	(442)
6 700 - 7 200	(342)
6 200 - 6 700	(140)
5 700 - 6 200	(35)
4 700 - 5 700	(4)
0 - 4 700	(0)

Classement des routes

-  Réseau principal
-  Réseau secondaire
-  Nouvelle infrastructure

Limites administratives

-  Limite départementale



Données : Corin Land Cover, INSEE, IGN © IGN 2009

nat 4

***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2010, en euros 2000)***

- Performances économiques: 44,77 M€/an
- Performances naturelles: 5,74 M€/an
- Performances logistiques: 14,77 M€/an

- TOTAL 65,28 M€/an

***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2000)***

- Performances économiques: 56,20 M€/an
- Performances naturelles: 7,20 M€/an
- Performances logistiques: 18,55 M€/an

- TOTAL 81,95 M€/an

***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2008)***

- Performances économiques: 65,33 M€/an
- Performances naturelles: 8,37 M€/an
- Performances logistiques: 21,57 M€/an

- TOTAL 95,27 M€/an

*Le temps de retour à l'horizon 2010
(en euros 2000)*

- Coût de l'A65 en euros 2000: 925,86 M€ TTC
- Coût de l'A65 en euros 2000: 774,13 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 65,28 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 7,05 %
- Temps de retour: 14,2 ans

***Le temps de retour à l'horizon 2020
(en euros 2000)***

- Coût de l'A65 en euros 2000: 925,86 M€ TTC
- Coût de l'A65 en euros 2000: 774,13 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 81,95 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 8,85 %
- Temps de retour: 11,3 ans

*Le temps de retour à l'horizon 2020
(en euros 2008)*

- Coût de l'A65 en euros 2008: 1279,82 M€ TTC
- Coût de l'A65 en euros 2008: 1070,08 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 95,27 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 7,44 %
- Temps de retour: 13,4 ans

LE BILAN DES NUISANCES

L'insécurité routière

La pollution atmosphérique

Les émissions de gaz à effet de serre

***LE BILAN GLOBAL DES NUISANCES
(A L'HORIZON 2010, en euros 2000)***

- Réduction de l'inséc routière: 1,74 M€
- Augmentat. de la pollution: - 0,02 M€
- Augmentat. de l'effet de serre: - 0,28 M€
- TOTAL 1,44 M€

***LE BILAN GLOBAL DES NUISANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2000)***

- Réduction de l'inséc routière: 2,19 M€
- Augmentat. de la pollution: - 0,02 M€
- Augmentat. de l'effet de serre: - 0,35 M€
- TOTAL 1,82 M€

***LE BILAN GLOBAL DES NUISANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2008)***

- Réduction de l'inséc routière: 2,55 M€
- Augmentat. de la pollution: - 0,02 M€
- Augmentat. de l'effet de serre: - 0,41 M€
- TOTAL 2,12 M€

LA LIAISON PAU OLORON

(EX A650)

- **Les études préliminaires**
- **L'avant projet sommaire**
- **L'élaboration des cartes des performances économiques et naturelles**
- **L'évaluation des nuisances**

AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

DONNEES STATISTIQUES

EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL

L'emploi au lieu de travail comprend l'ensemble des personnes qui ont une profession et qui l'exerce sur le territoire français au moment du recensement. Cet emploi est comptabilisé dans la commune du lieu de travail.

Le nombre d'emplois de chaque commune française provient de la base de données statistiques de l'INSEE. Ces données correspondent au Recensement Général de la population de 1999 (RP99).

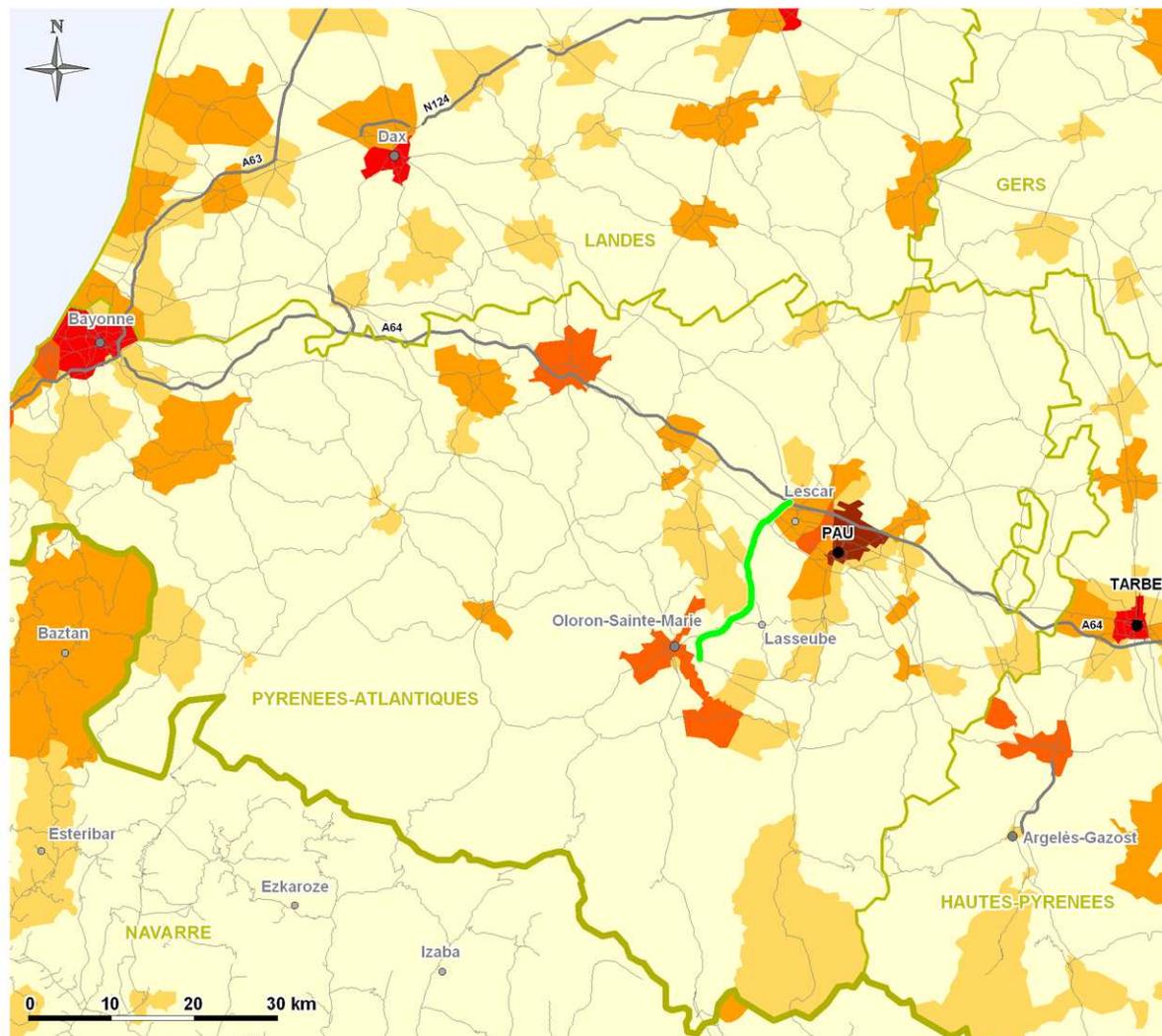
Emplois au lieu de travail	Nombre de communes concernées
40 500 - 1 215 000	(14)
13 500 - 40 500	(27)
4 500 - 13 500	(91)
1 500 - 4 500	(241)
500 - 1 500	(563)
0 - 500	(7083)

Classement des routes

-  Réseau principal
-  Réseau secondaire
-  Nouvelle infrastructure

Limites administratives

-  Limite départementale
-  Frontière



Données : Corine Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009

emploisLT

AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

DONNEES STATISTIQUES

ACTIFS

La population active regroupe la population active occupée (appelée aussi "population active ayant un emploi") et les chômeurs (*). Cette population active est comptabilisée dans la commune de résidence.

Le nombre d'actifs de chaque commune provient de la base de données statistiques de l'INSEE. Ces données correspondent au Recensement Général de la population de 1999 (RP99).

Population active au lieu de résidence	Nombre de communes concernées
40 500 - 1 215 000	(14)
13 500 - 40 500	(29)
4 500 - 13 500	(114)
1 500 - 4 500	(291)
500 - 1 500	(788)
0 - 500	(6783)

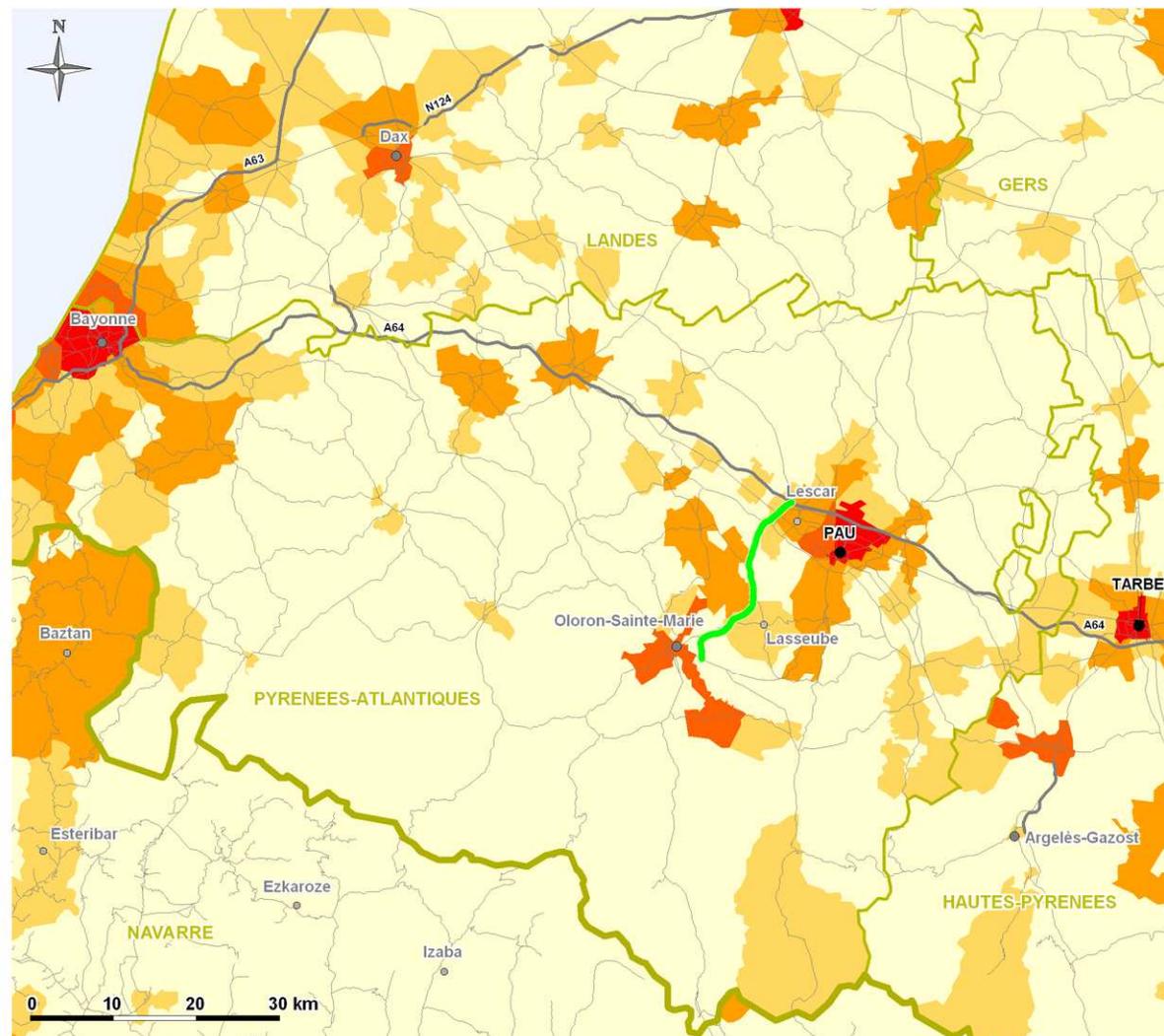
(* La population active au sens du recensement de la population comprend les personnes qui déclarent : exercer une profession (salarée ou non) même à temps partiel ; aider un membre de la famille dans son travail (même sans rémunération) ; être apprenti, stagiaire rémunéré ... ; être militaire du contingent (tant que cette situation existait) ; être chômeur à la recherche d'un emploi. Elle diffère de celle au sens du Bureau International du Travail et de celle au sens de la Comptabilité nationale.

Classement des routes

-  Réseau principal
-  Réseau secondaire
-  Nouvelle infrastructure

Limites administratives

-  Limite départementale
-  Frontière



Données : Corine Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009

actifs

AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

DONNEES STATISTIQUES

SURFACES NATURELLES

La surface naturelle de chaque commune correspond à l'ensemble des surfaces d'« espaces naturels » de type territoires agricoles, forêts et milieux semi-naturels, zones humides et surfaces en eau, pondérées d'un facteur d'attraction (*). Cette surface est calculée en ares par commune.

La surface naturelle de chaque commune provient de la pondération des espaces naturels de classes 211 à 523 de la base de données CORINE Land Cover (*).

Surfaces naturelles en ares	Nombre de communes concernées
1 600 000 - 7 000 000	(40)
800 000 - 1 600 000	(109)
400 000 - 800 000	(369)
200 000 - 400 000	(1178)
100 000 - 200 000	(2550)
0 - 100 000	(4293)

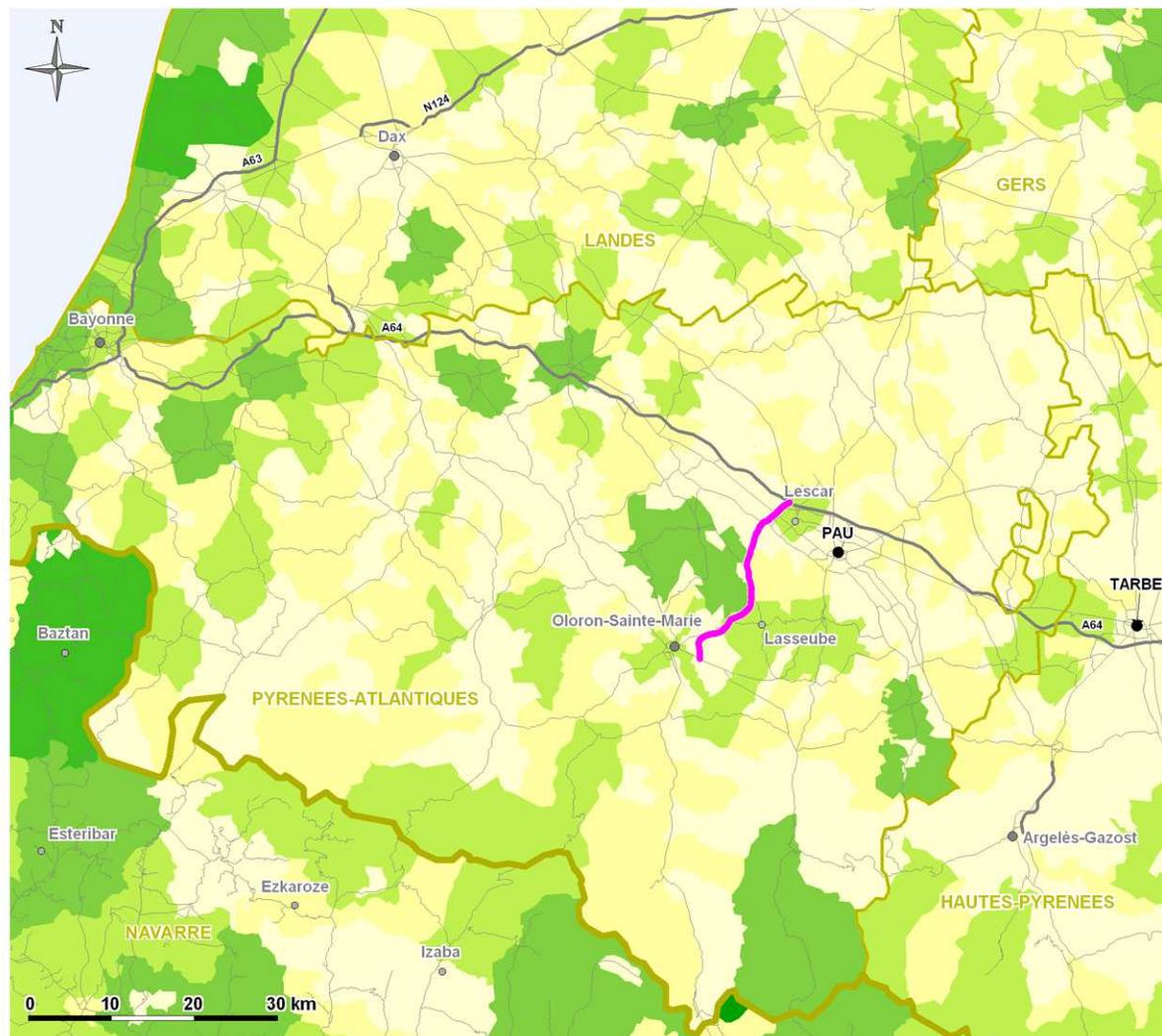
(*) Chaque commune se voit donc attribuer une surface naturelle décomposée en espaces de types agricole, forestier et aquatique. Une étude du 13 février 2006 de la Direction régionale de l'équipement d'Île de France, reposant sur l'analyse des résultats de l'enquête globale de transport de 2001, fait apparaître le besoin de pondérer de la façon suivante les surfaces d'espaces naturels :
 - Espaces aquatiques : 9,2048
 - Espaces agricoles : 1,1395
 - Espaces forestiers : 0,1794

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale
- Frontière



Données : Corine Land Cover, INSEE, IGN © IGN 2009

surfaces naturelles

*Une longue période de concertation.
Une décision en suspens.*

- Le fuseau de 1000 mètres est approuvé par décision ministérielle le 14 avril 1994
- La bande de 300 mètres est fixée par décision ministérielle du 27 août 1996
- Un premier avant projet sommaire est approuvé le 5 mai 2000

*Une longue période de concertation.
Une décision en suspens.*

- Une concertation publique est organisée de juin à octobre 2004
- Un nouvel avant projet sommaire est établi et transmis à la direction générale des routes le 11 juin 2007
- Le projet est abandonné par le gouvernement le 5 juin 2008, laissant aux collectivités territoriales le soin de réaliser cette liaison

Le besoin d'une pédagogie :
« Pourquoi la liaison Pau Oloron? »

- La création de richesse économique dans le tissu existant: les performances économiques
- La création de richesse touristique au sein des territoires : les performances naturelles
- Le bilan amélioré de la sécurité routière
- Le bilan de la pollution atmosphérique
- Le bilan des émissions de gaz à effet de serre

Les initiatives du monde économique et politique

- La Chambre de commerce et d'industrie de Pau Béarn a décidé, avec l'appui de la société Eiffage, de commander à l'Institut géographique national l'étude des performances économiques et naturelles de la liaison Pau OLoron ainsi que le bilan des nuisances émises.
- La CCI et la DRE poursuivent la conception d'un vaste programme de véhicules écologiquement vertueux de telle sorte que performances et nuisances convergent vers des solutions entièrement positives.

***LES PERFORMANCES DE LA
LIAISON PAU OLORON***

Les performances économiques



AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

**AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF
A L'HORIZON 2020**

APRES OUVERTURE DE L'A650

Augmentation de valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux emplois situés
à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur économique en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
4 000 - 8 000	(13)
2 000 - 4 000	(1)
1 000 - 2 000	(16)
500 - 1 000	(14)
250 - 500	(58)
125 - 250	(17)
63 - 125	(19)
31 - 63	(36)
1 - 31	(73)
Sans variation	(7772)

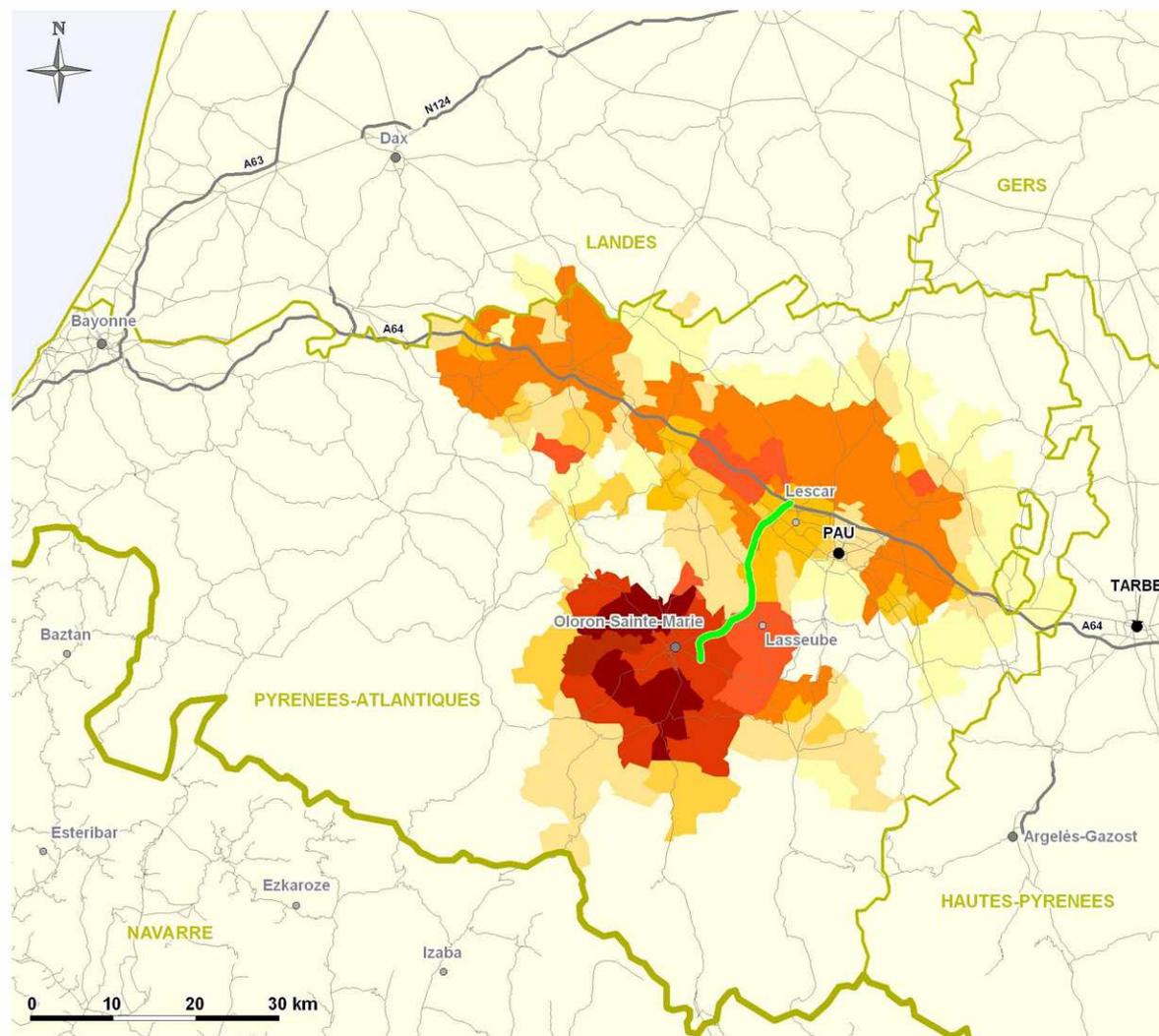
Augmentation totale : 48,1 millions € par an

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale
- Frontière



Données : Corin Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009



AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

**AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF
A L'HORIZON 2020**

APRES OUVERTURE DE L'A650

Augmentation de valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux emplois situés
à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur économique en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
4 000 - 8 000	(13)
2 000 - 4 000	(1)
1 000 - 2 000	(16)
500 - 1 000	(14)
250 - 500	(58)
125 - 250	(17)
63 - 125	(19)
31 - 63	(36)
1 - 31	(73)
Sans variation	(7772)

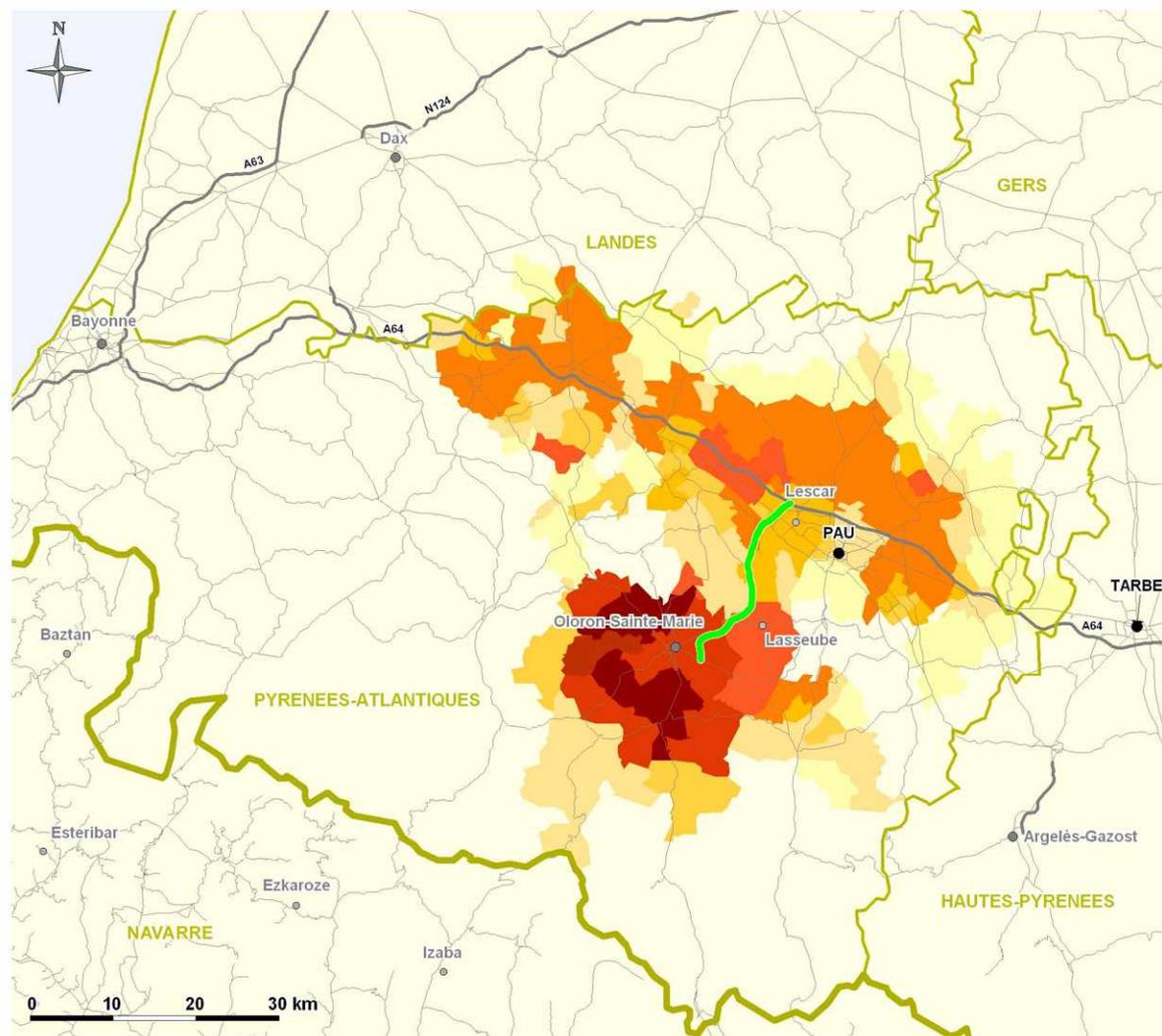
Augmentation totale : 48,1 millions € par an

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale
- Frontière



Données : Corin Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009

AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

AVANT OUVERTURE DE L'A650

Valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux emplois situés
à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

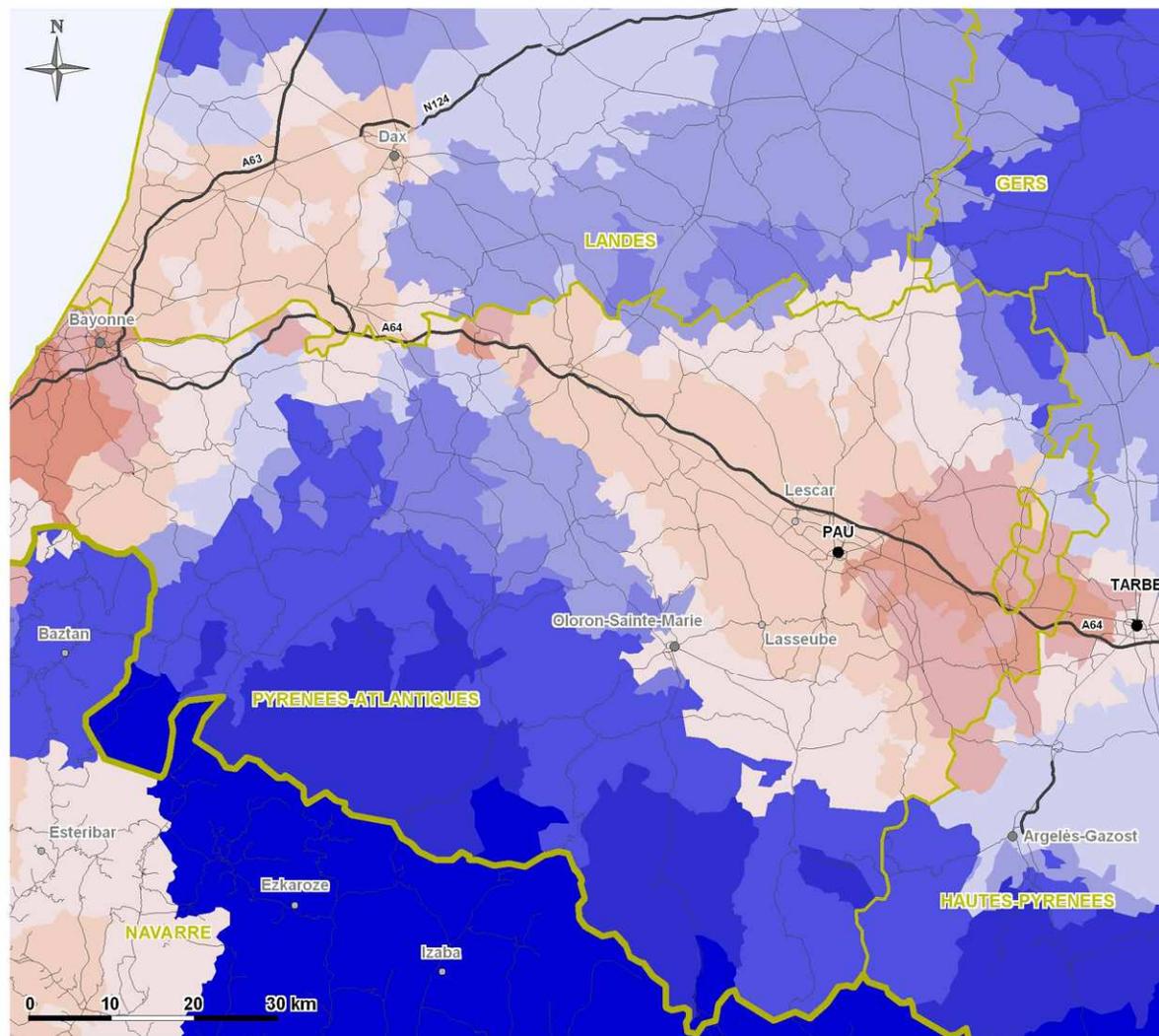
Valeur économique annuelle	Equivalent PIB	Nombre de communes concernées
$U = 1.5758 \times [(28800 \times (\ln(\text{Emplois}_{40\text{min}}) / (25 - \ln(\text{Emplois}_{40\text{min}})))]$	$\text{PIB} = 1.5758 \times 28800 + U$	
68 000 - 80 500	113 400 - 125 900	(0)
55 400 - 68 000	100 800 - 113 400	(0)
49 100 - 55 400	94 500 - 100 800	(34)
46 700 - 49 100	92 100 - 94 500	(437)
44 400 - 46 700	89 800 - 92 100	(206)
42 800 - 44 400	88 200 - 89 800	(76)
41 200 - 42 800	86 600 - 88 200	(89)
40 100 - 41 200	85 500 - 86 600	(107)
38 800 - 40 100	84 200 - 85 500	(323)
37 300 - 38 800	82 700 - 84 200	(486)
35 700 - 37 300	81 100 - 82 700	(1034)
33 300 - 35 700	78 700 - 81 100	(1407)
31 000 - 33 300	76 400 - 78 700	(1425)
28 600 - 31 000	74 000 - 76 400	(1129)
23 900 - 28 600	69 300 - 74 000	(818)
0 - 23 900	45 300 - 69 300	(448)

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire

Limites administratives

- Limite départementale
- Frontière



Données : Corin Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009



AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES OUVERTURE DE L'A650

Valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux emplois situés
à moins de 40 min de transport, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

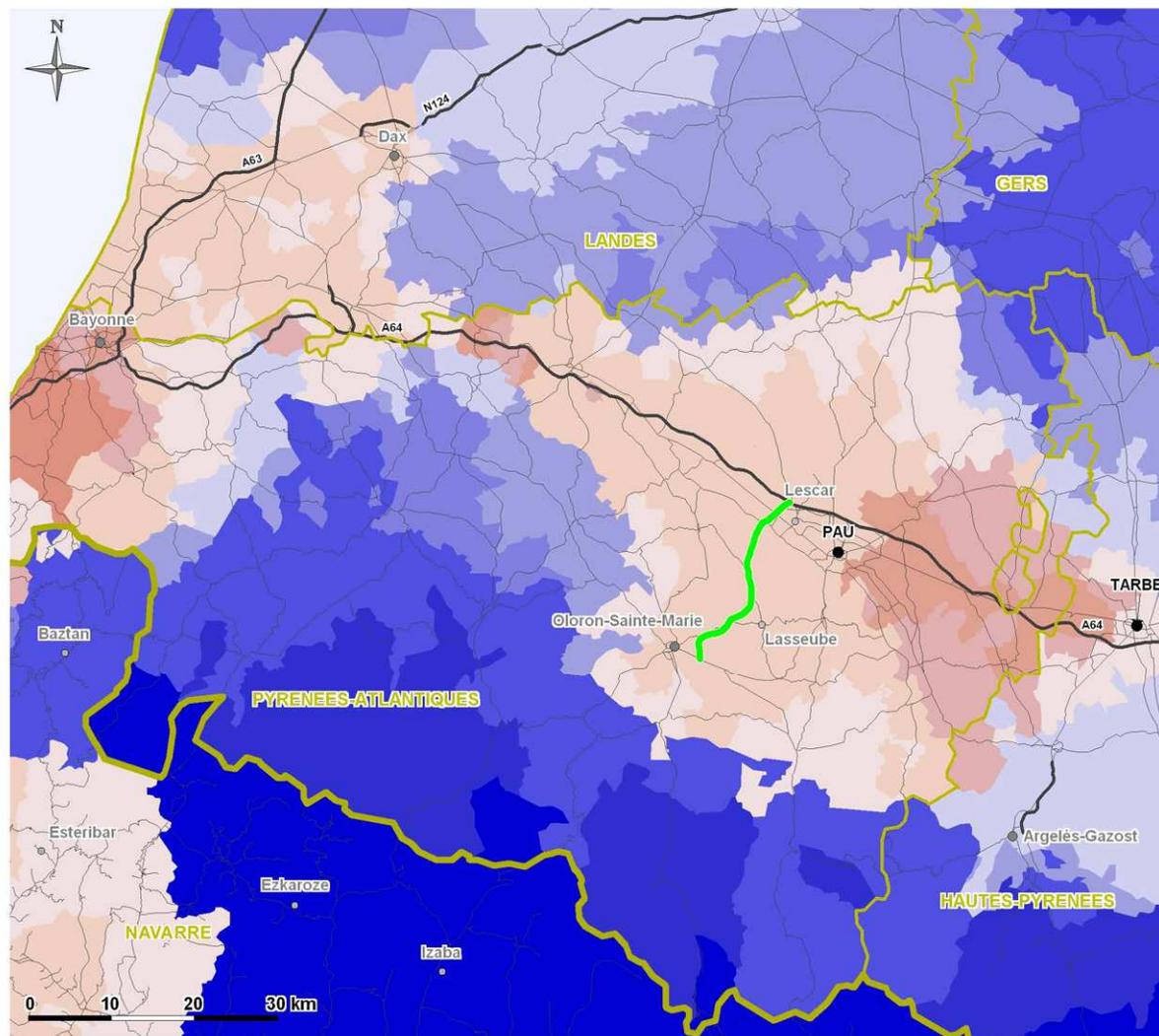
Valeur économique annuelle	Equivalent PIB	Nombre de communes concernées
$U = 1,5758 \times \left[\frac{\ln(\text{Emplois}_{40\text{min}})}{25 - \ln(\text{Emplois}_{40\text{min}})} \right]$	$\text{PIB} = 1,5758 \times 28800 + U$	
68 000 - 80 500	113 400 - 125 900	(0)
55 400 - 68 000	100 800 - 113 400	(0)
49 100 - 55 400	94 500 - 100 800	(34)
46 700 - 49 100	92 100 - 94 500	(437)
44 400 - 46 700	89 800 - 92 100	(206)
42 800 - 44 400	88 200 - 89 800	(76)
41 200 - 42 800	86 600 - 88 200	(97)
40 100 - 41 200	85 500 - 86 600	(101)
38 800 - 40 100	84 200 - 85 500	(341)
37 300 - 38 800	82 700 - 84 200	(479)
35 700 - 37 300	81 100 - 82 700	(1034)
33 300 - 35 700	78 700 - 81 100	(1406)
31 000 - 33 300	76 400 - 78 700	(1419)
28 600 - 31 000	74 000 - 76 400	(1123)
23 900 - 28 600	69 300 - 74 000	(818)
0 - 23 900	45 300 - 69 300	(448)

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale
- Frontière



Données : Corin Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009

***LES PERFORMANCES DE LA
LIAISON PAU OLORON***

Les performances naturelles



AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES OUVERTURE DE L'A650

Augmentation de valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux espaces naturels
situés à moins de 28 min de transport,
hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

Augmentation de valeur naturelle en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
500 - 1 000	(13)
250 - 500	(2)
125 - 250	(22)
63 - 125	(32)
31 - 63	(50)
16 - 31	(14)
8 - 16	(8)
1 - 8	(91)
Sans variation	(7787)

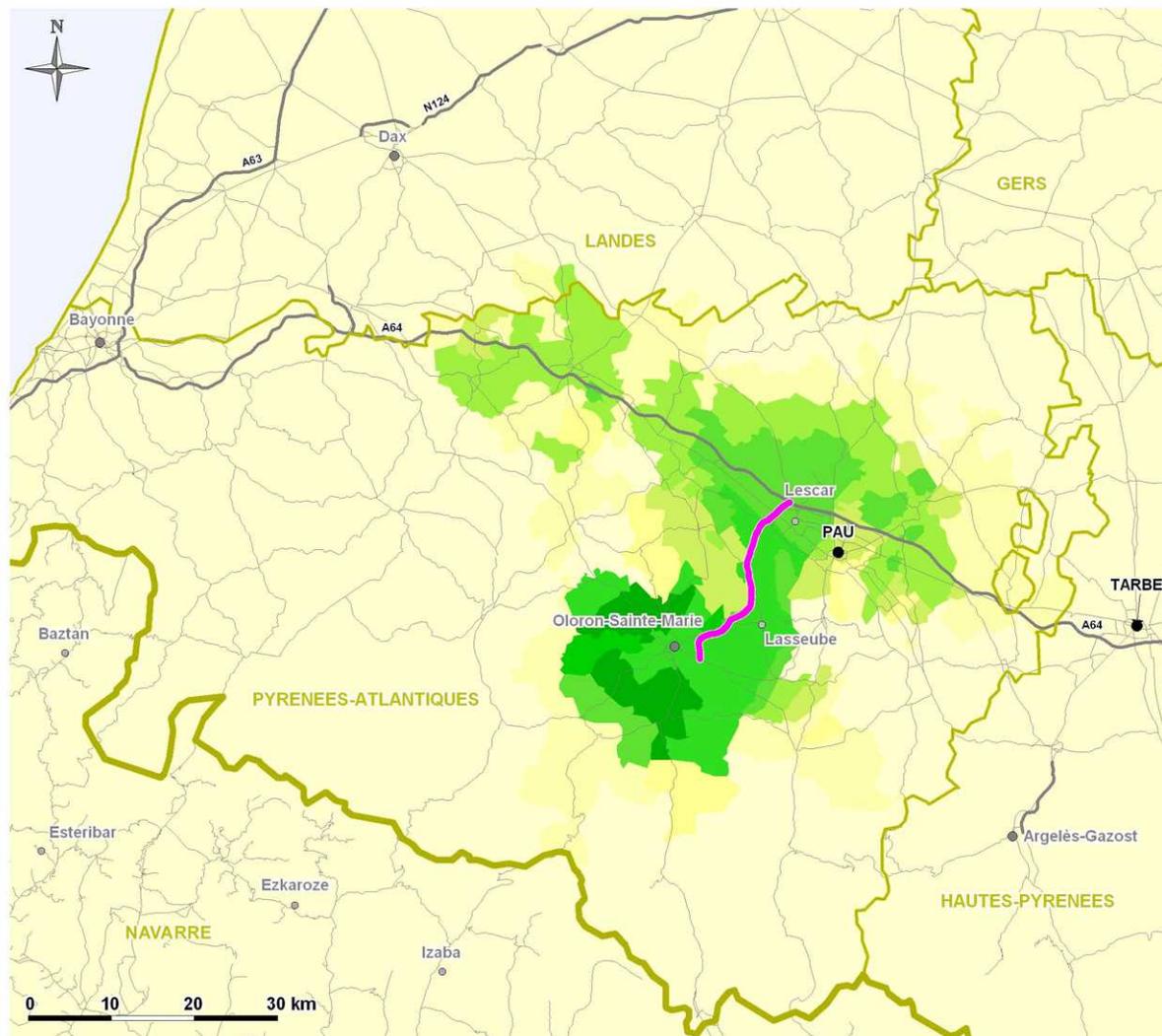
Augmentation totale : 8,3 millions € par an

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale
- Frontière



Données : Corin Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009

nat 1



AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR COMMUNE A L'HORIZON 2020

APRES OUVERTURE DE L'A650

Augmentation de valeur annuelle par commune
au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité de l'ensemble des actifs
(et des membres des ménages associés) d'une commune,
aux espaces naturels situés à moins de 28 min de transport*,
hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

* VP, hors transport en commun

Augmentation de valeur naturelle en euros / commune / an	Nombre de communes concernées
500 000 - 1 000 000	(2)
250 000 - 500 000	(5)
125 000 - 250 000	(8)
62 500 - 125 000	(18)
31 250 - 62 500	(15)
16 000 - 31 250	(24)
8 000 - 16 000	(33)
4 000 - 8 000	(21)
1 - 4 000	(123)
Sans variation	(7770)

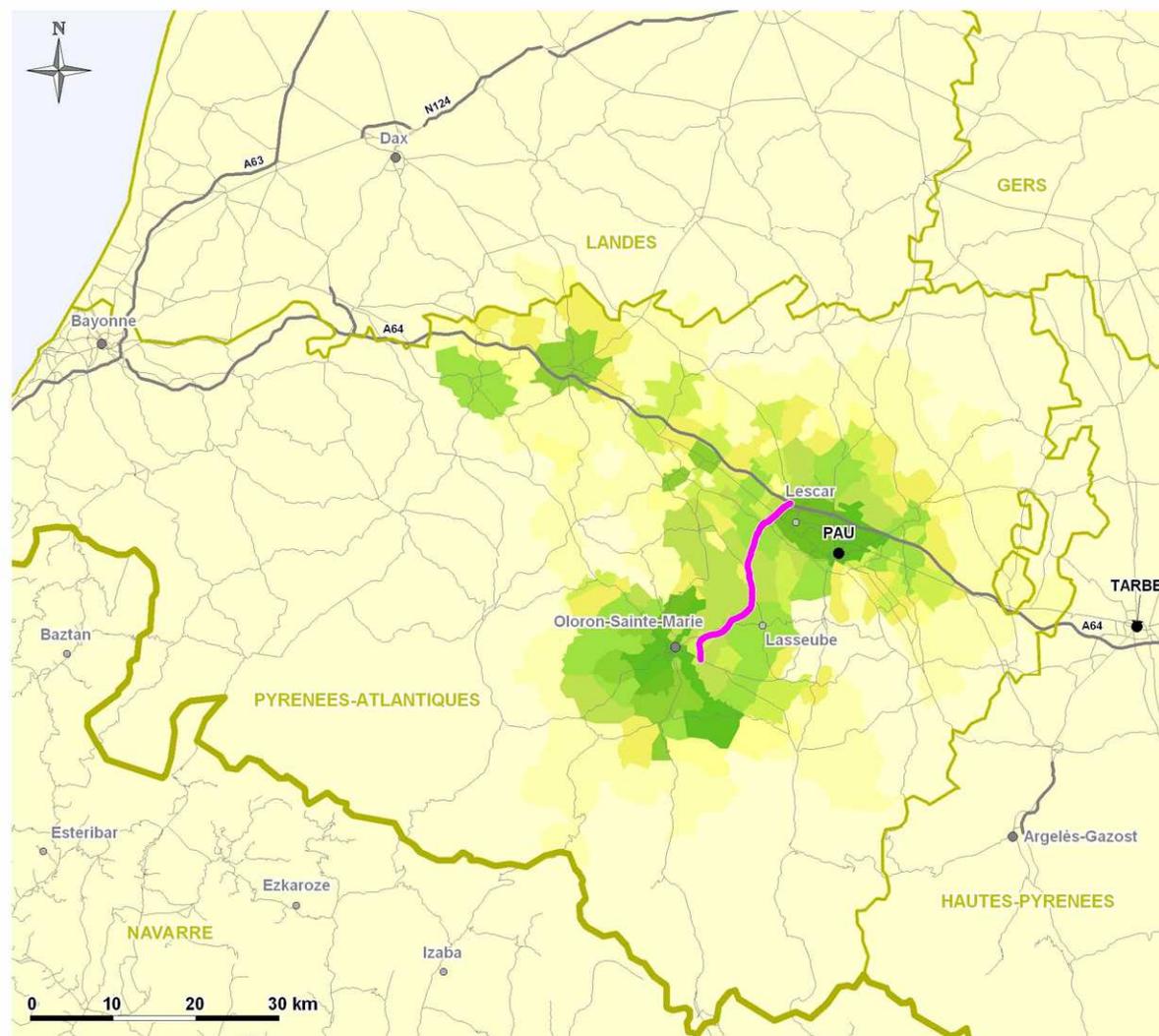
Augmentation totale : 8,3 millions € par an

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire
- Nouvelle infrastructure

Limites administratives

- Limite départementale
- Frontière



Données : Corin Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009

nat 2



AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

AVANT OUVERTURE DE L'A650

Valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux espaces naturels
situés à moins de 28 min de transport,
hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

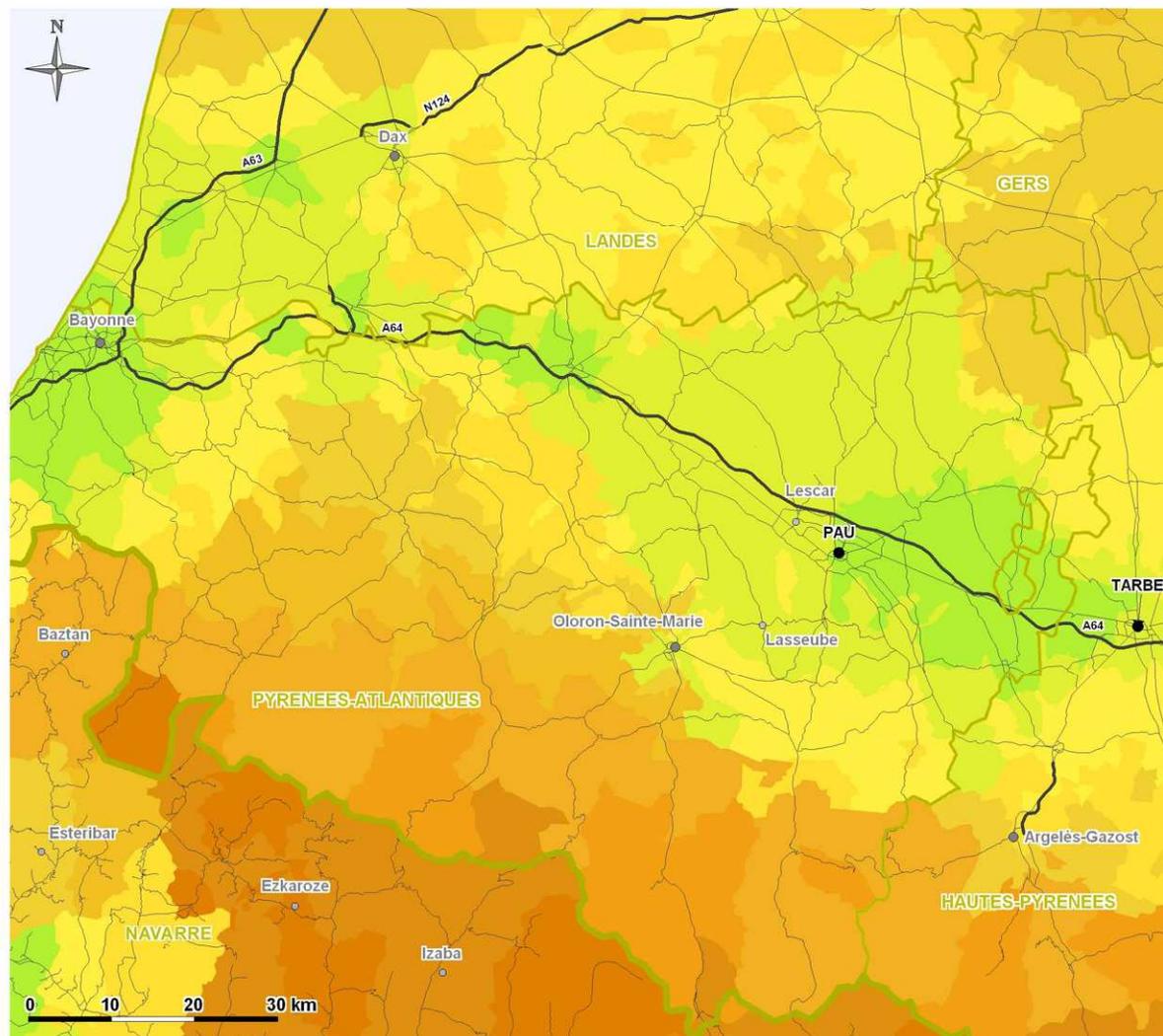
Valeur naturelle annuelle $U = 1.5758 \times$ ($25,11 \times \text{Coi} \times \text{Ln}(\text{SurfNat}28\text{min})$)	Nombre de communes concernées
11 500 - 12 400	(0)
10 800 - 11 500	(0)
10 200 - 10 800	(0)
9 600 - 10 200	(49)
9 100 - 9 600	(469)
8 600 - 9 100	(469)
8 300 - 8 600	(899)
8 000 - 8 300	(1525)
7 800 - 8 000	(1031)
7 500 - 7 800	(1316)
7 200 - 7 500	(793)
6 700 - 7 200	(642)
6 200 - 6 700	(407)
5 700 - 6 200	(270)
4 700 - 5 700	(114)
0 - 4 700	(35)

Classement des routes

- Réseau principal
- Réseau secondaire

Limites administratives

- Limite départementale
- Frontière



Données : Corin Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009

nat 3

AUTOROUTE A 650 - LIAISON PAU-OLORON

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES OUVERTURE DE L'A650

Valeur annuelle par actif
au sein de chaque commune
au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif
(et des membres du ménage associé), aux espaces naturels
situés à moins de 28 min de transport,
hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

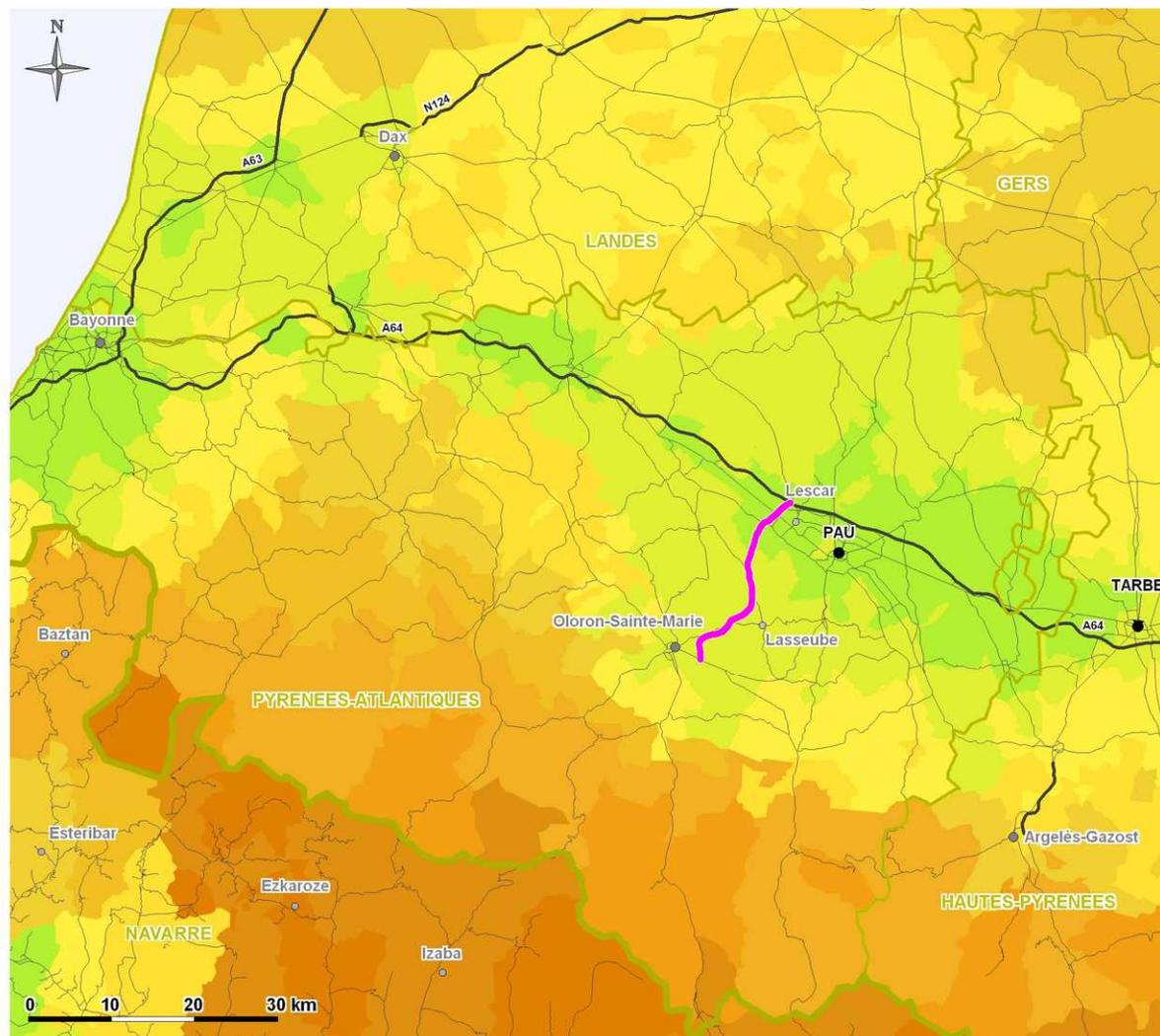
Valeur naturelle annuelle U = 1.5758 x (25,11 x Coi x Ln (SurfNat28min))	Nombre de communes concernées
11 500 - 12 400	(0)
10 800 - 11 500	(0)
10 200 - 10 800	(0)
9 600 - 10 200	(49)
9 100 - 9 600	(469)
8 600 - 9 100	(492)
8 300 - 8 600	(893)
8 000 - 8 300	(1524)
7 800 - 8 000	(1028)
7 500 - 7 800	(1309)
7 200 - 7 500	(790)
6 700 - 7 200	(639)
6 200 - 6 700	(407)
5 700 - 6 200	(270)
4 700 - 5 700	(114)
0 - 4 700	(35)

Classement des routes

-  Réseau principal
-  Réseau secondaire
-  Nouvelle infrastructure

Limites administratives

-  Limite départementale
-  Frontière



Données : Corin Land Cover, Eurostat, INSEE, IGN © IGN 2009

***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2010, en euros 2000)***

- Performances économiques: 38,32M€
- Performances naturelles: 6,61 M€
- Performances logistiques: 12,64 M€

- TOTAL 57,57 M€

***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2000)***

- Performances économiques: 48,10 M€
- Performances naturelles: 8,30 M€
- Performances logistiques: 15,87 M€

- TOTAL 72,27 M€

***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2008)***

- Performances économiques: 55,91 M€
- Performances naturelles: 9,65 M€
- Performances logistiques: 18,45 M€

- TOTAL 84,01 M€

***Le temps de retour à l'horizon 2010
(en euros 2000)***

- Coût de l'A650 en euros 2000: 334,05 M€ TTC
- Coût de l'A650 en euros 2000: 279,31 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 57,57 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 17,23 %
- Temps de retour: 5,80 ans

*Le temps de retour à l'horizon 2020
(en euros 2000)*

- Coût de l'A650 en euros 2000: 334,05 M€ TTC
- Coût de l'A650 en euros 2000: 279,31 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 72,27 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 21,63 %
- Temps de retour: 4,62 ans

*Le temps de retour à l'horizon 2020
(en euros 2008)*

- Coût de l'A650 en euros 2008: 461,76 M€ TTC
- Coût de l'A650 en euros 2008: 386,08 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 84,01 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 18,19 %
- Temps de retour: 5,50 ans

LE BILAN DES NUISANCES

L'insécurité routière

La pollution atmosphérique

Les émissions de gaz à effet de serre

LE BILAN GLOBAL DES NUISANCES
(A L'HORIZON 2010, en euros 2000)

- Réduction de l'inséc routière: 0,85 M€
- Réduction de la pollution: 0,02 M€
- Augmentat. de l'effet de serre: - 0,23 M€
- TOTAL 0,64 M€

LE BILAN GLOBAL DES NUISANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2000)

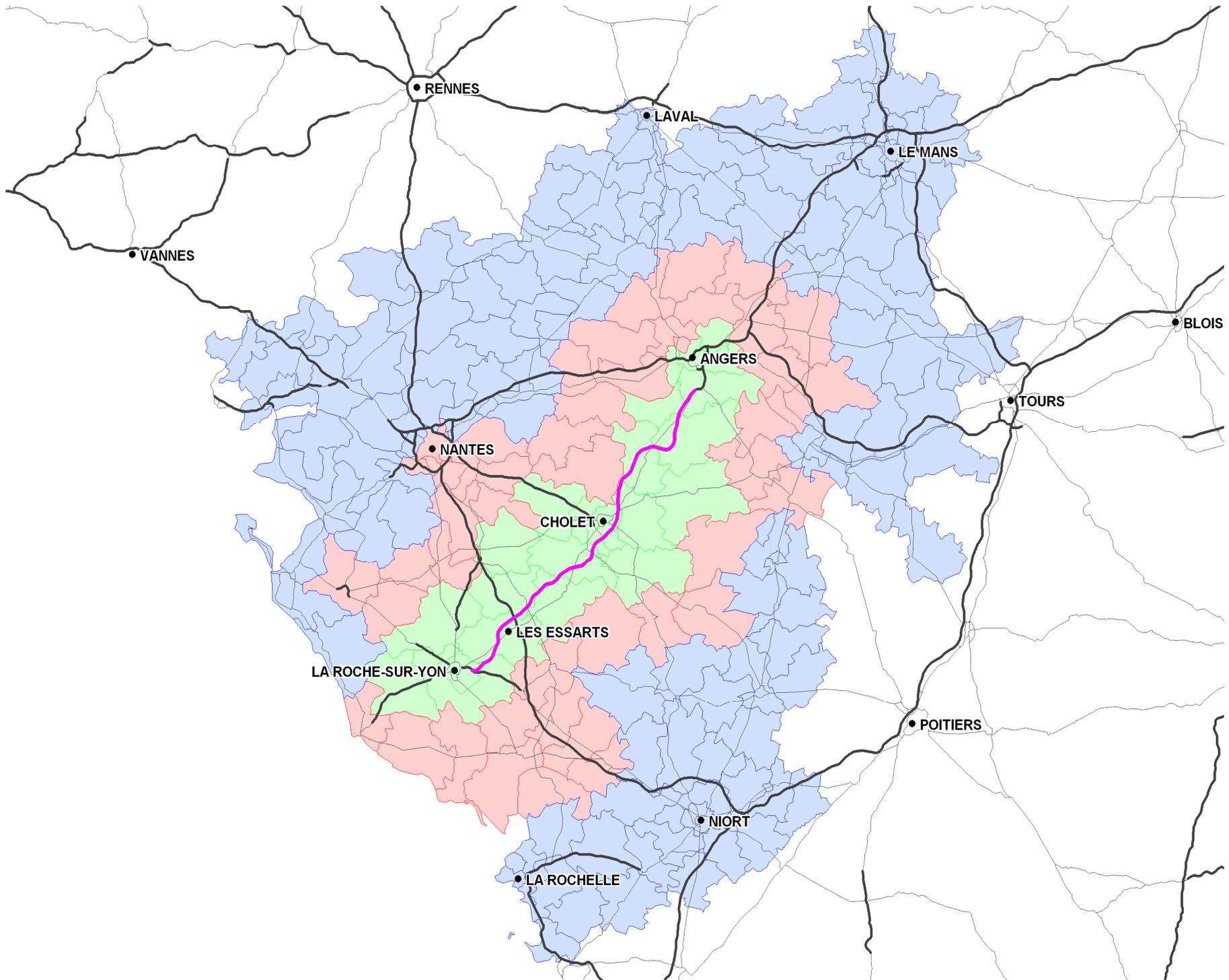
- Réduction de l'inséc routière: 1,07 M€
- Réduction de la pollution: 0,02 M€
- Augmentat. de l'effet de serre: - 0,29 M€
- TOTAL 0,80 M€

LE BILAN GLOBAL DES NUISANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2008)

- Réduction de l'inséc routière: 1,24 M€
- Réduction de la pollution: 0,03 M€
- Augmentat. de l'effet de serre: - 0,34 M€
- TOTAL 0,93 M€

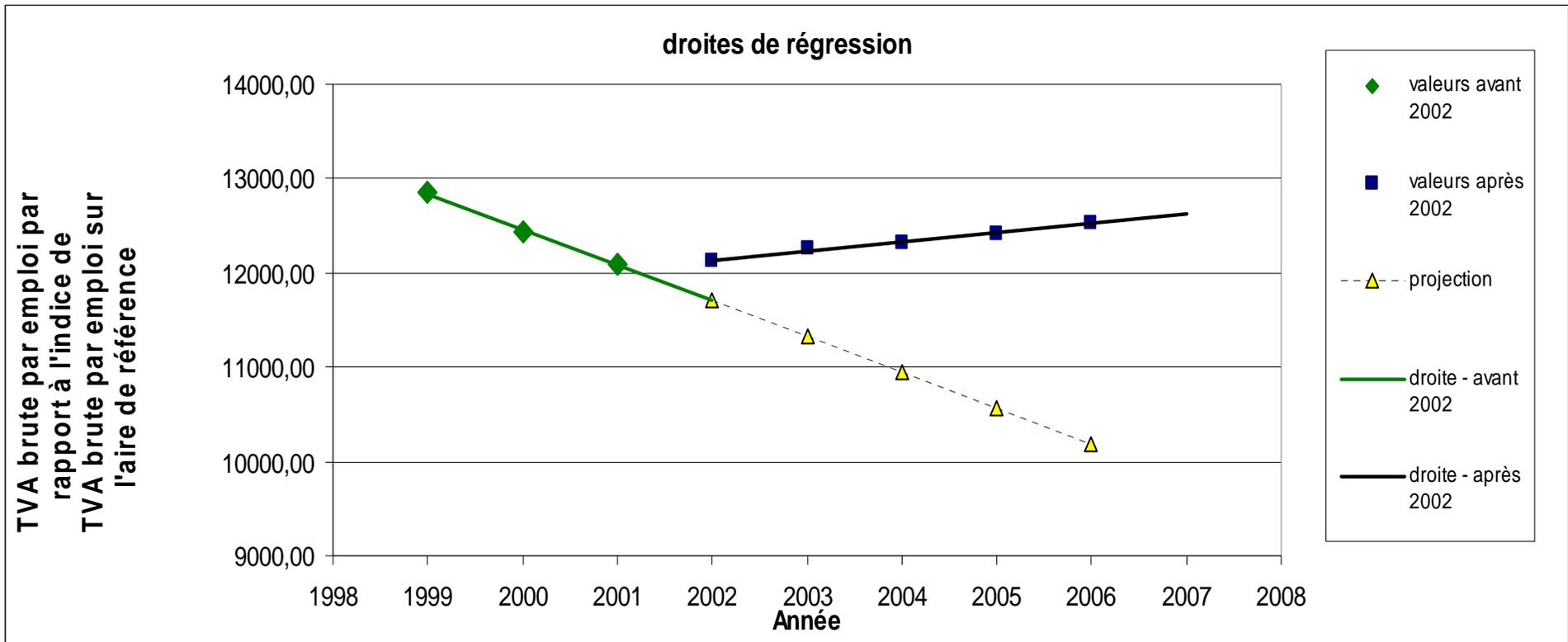
***UN EXEMPLE D'ETUDE
A POSTERIORI***

A 87 Angers la Roche sur Yon



A 87

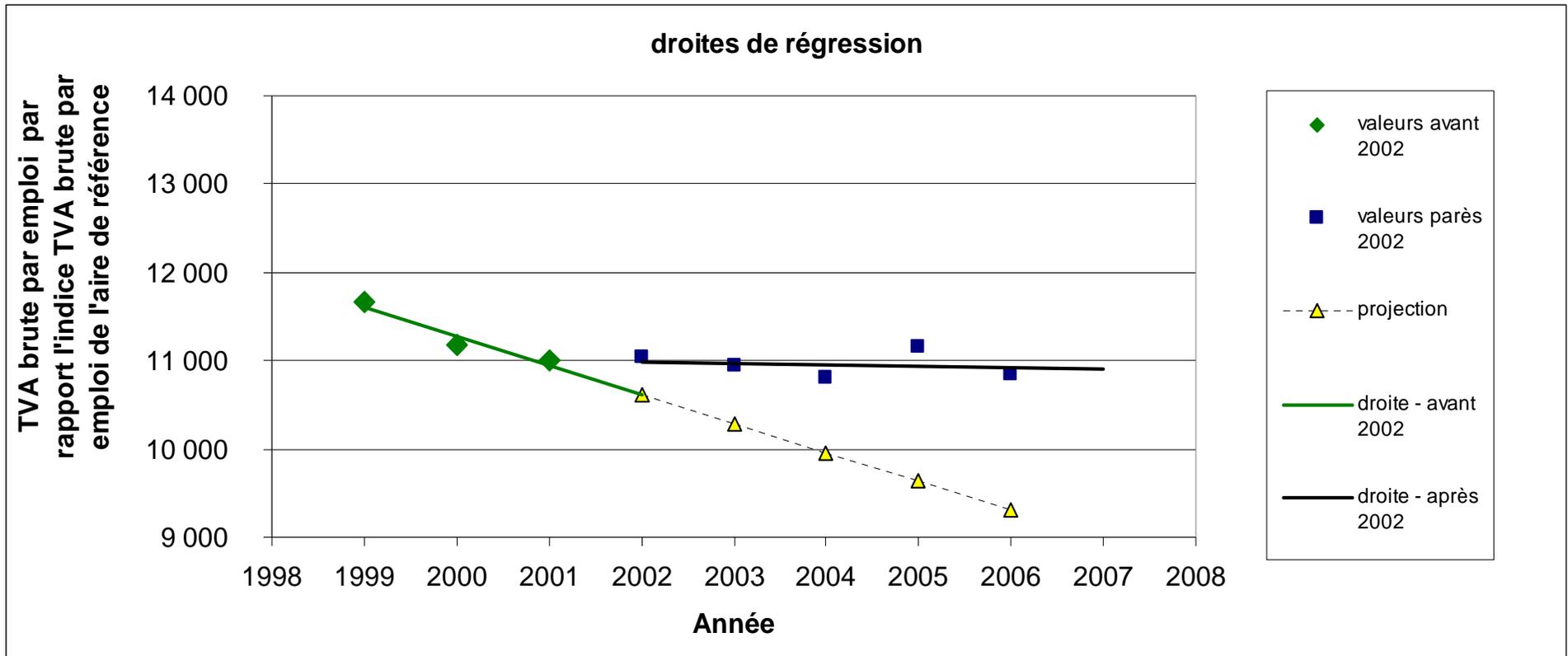
- **Domaine entre 0 et 20 minutes d'un échangeur autoroutier (D1)**



Augmentation annuelle moyenne avant 2002 : a_1	-379,25€
Augmentation annuelle moyenne après 2002 : a_2	99,40 €
Création de valeur annuelle : $a_2 - a_1$	478,65 €
Pourcentage d'augmentation (valeur 2002)	3,95%

A 87

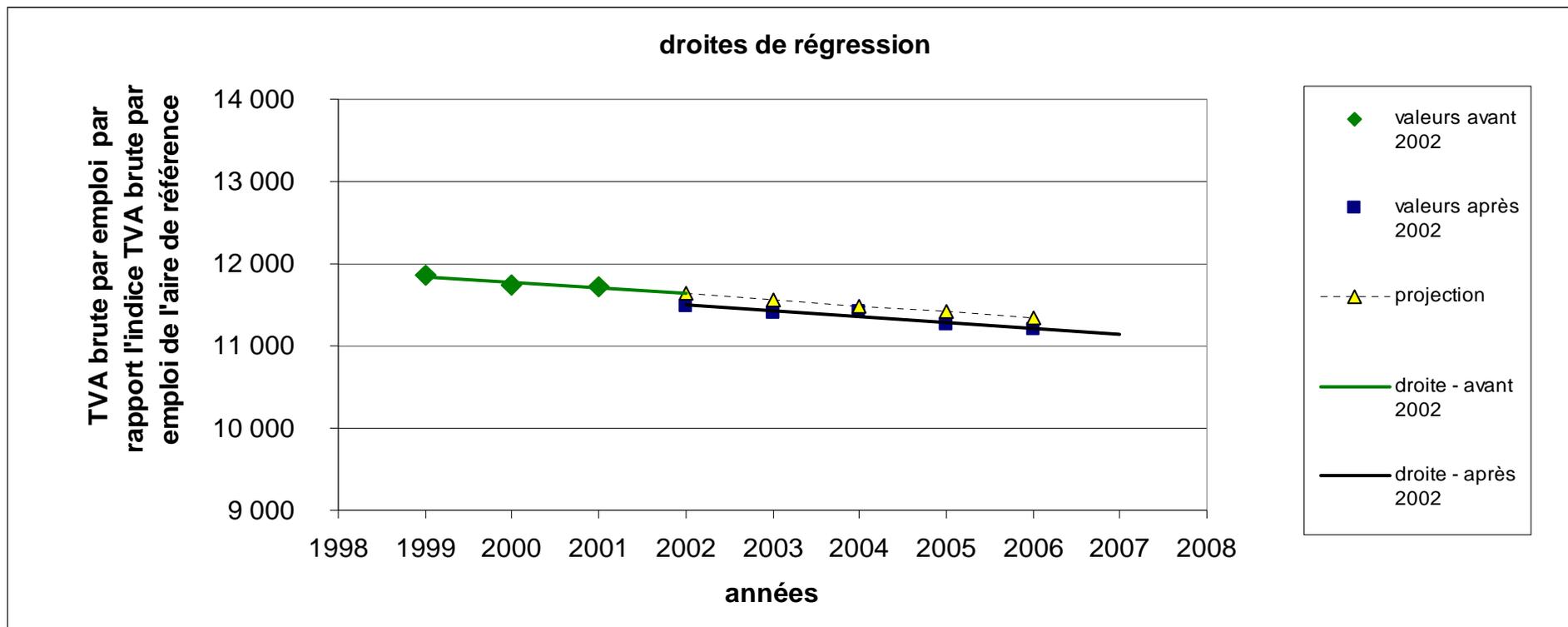
- **Domaine entre 20 et 40 minutes d'un échangeur autoroutier (D2)**



Augmentation annuelle moyenne avant 2002 : a_1	-330,12
Augmentation annuelle moyenne après 2002 : a_2	-16,93
Différence de création de valeur annuelle : $a_2 - a_1$	313,19
Pourcentage d'augmentation (valeur 2002)	2,84%

A 87

- **Domaine entre 40 et 80 minutes d'un échangeur autoroutier (D3)**



Augmentation annuelle moyenne avant 2002 : a_1	-70,36
Augmentation annuelle moyenne après 2002 : a_2	-69,49
Différence de création de valeur annuelle : $a_2 - a_1$	0,87€
Pourcentage d'augmentation (valeur 2002)	0,01%

Évolution des emplois: Domaine

1

Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nb emplois	280349	293542	299910	304555	306103	309023	314089	321689
R1 = évolution Base 1 en 1999	1,00	1,05	1,07	1,09	1,09	1,10	1,12	1,15
Rapport R1/ R3	1	1,000563	1,000817	1,000996	1,001055	1,001163	1,001347	1,001612

Évolution des emplois: Domaine

2

Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nb emplois	382894	398050	405366	410702	412481	415835	421655	430386
R1 = évolution Base 1 en 1999	1,00	1,04	1,06	1,07	1,08	1,09	1,10	1,12
Rapport R1/ R3	1	0,993419	0,990448	0,988358	0,987675	0,986406	0,984259	0,981165

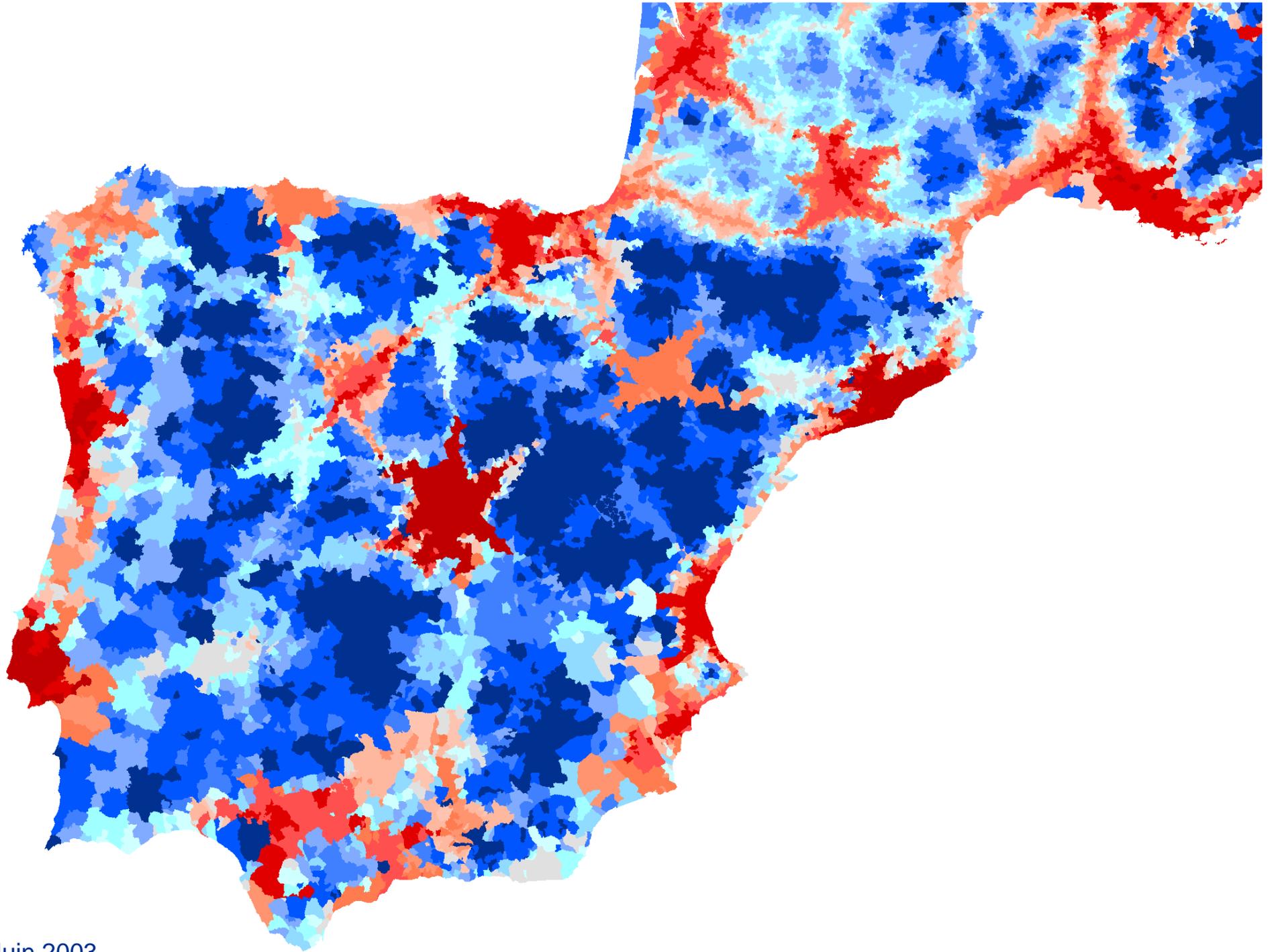
Évolution des emplois: Domaine

3

Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nb emplois	717387	750724	766815	778551	782464	789842	802644	821847
R1 = évolution Base 1 en 1999	1,00	1,05	1,07	1,09	1,09	1,10	1,12	1,15

LA LGV ENTRE BORDEAUX ET L'ESPAGNE

- **Le débat public sur la LGV
Bordeaux Espagne**
- **La décision de RRF du 8 mars 07**
- **Le sommet franco espagnol du 10
janvier 08 et la traversée centrale**



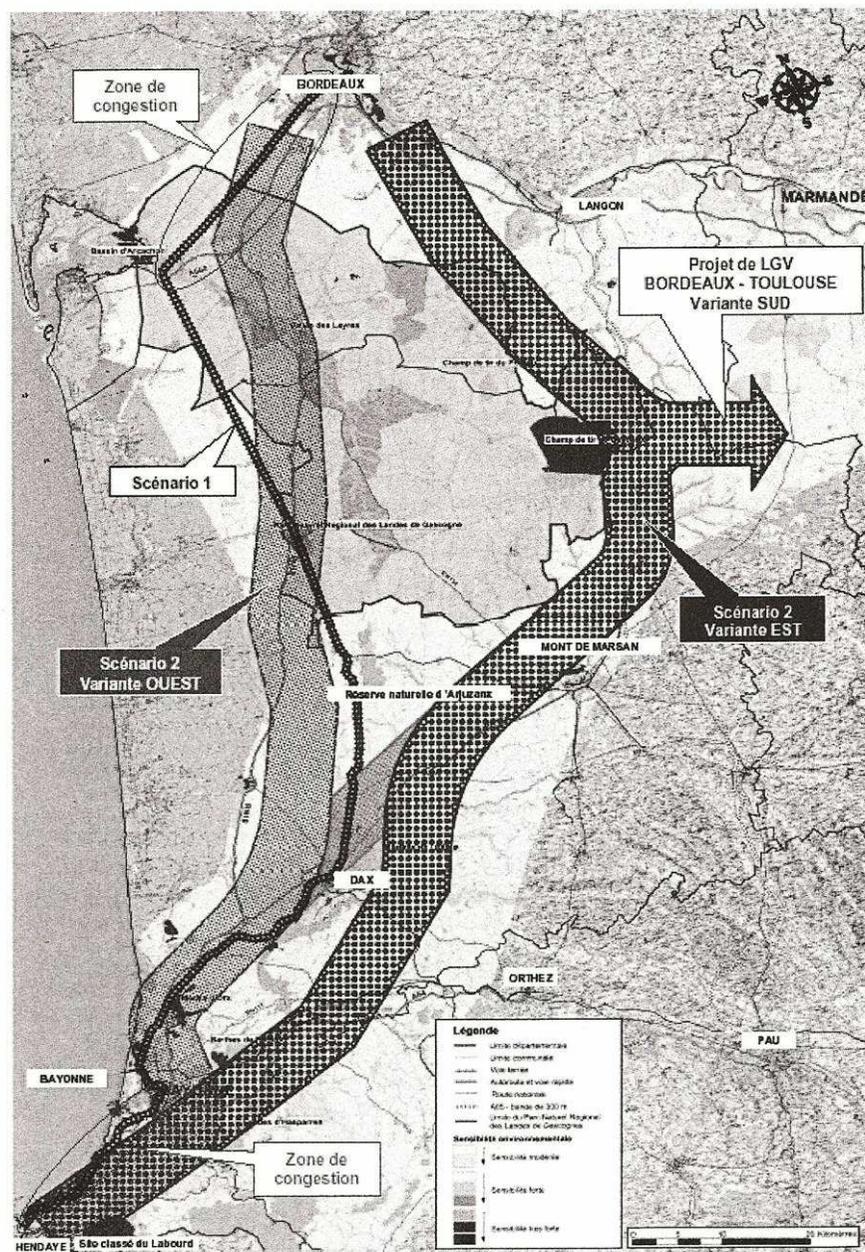
Juin 2003

Le débat public sur la LGV Bordeaux Espagne

Le débat porte sur trois tracés:

- Premier tracé: élargissement de la plateforme actuelle
- Deuxième tracé: ligne nouvelle entre Bordeaux et Bayonne
- Troisième tracé: Tronc commun avec la ligne Bordeaux Toulouse, nord de Mont de Marsan, nord de Dax, Bayonne

Impact territorial des différents scénarios d'aménagement



Le débat public sur la LGV

Bordeaux Espagne

- Un quatrième tracé est proposé par les responsables politiques et économiques béarnais.
- Il passe au sud de Mont de Marsan, au sud de Dax avant de rejoindre Bayonne.
- Il comporte une branche directe entre Mont de Marsan et Pau (et au-delà Tarbes).
- Il permet également d'assurer une liaison directe entre le Béarn et le Pays basque.

Le débat public sur la LGV

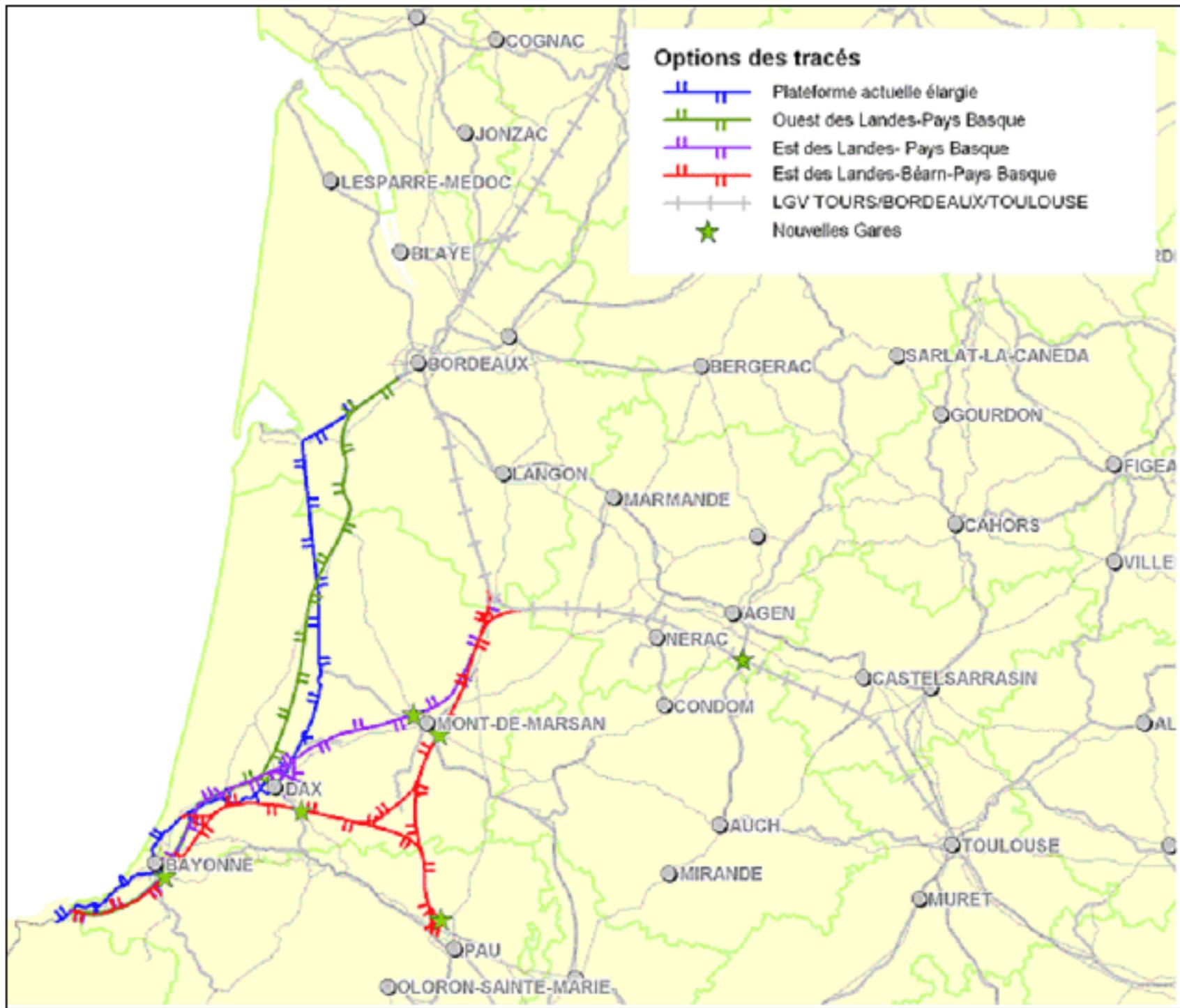
Bordeaux Espagne

Un cahier d'acteurs est signé:

- par le président de la CCI Pau Béarn,
- le président du Conseil général des Pyrénées atlantiques, le président de la Communauté d'agglo Pau Pyrénées, le président de la Communauté de communes de Lacq, le maire de Pau
- Les députés des 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} circonscriptions

Le débat public sur la LGV Bordeaux Espagne

- La CCI de Pau Béarn, la Communauté d'agglomération de Pau Pyrénées, le Conseil Régional d'Aquitaine et la Fédération régionale des travaux publics d'Aquitaine financent l'étude d'évaluation des performances économiques et naturelles des quatre solutions.
- La solution 4, la plus complète et la plus coûteuse, est, à l'euro dépensé, de loin la meilleure.



PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

TRACE 1 : Plateforme actuelle élargie

Augmentation de valeur annuelle par actif au sein de chaque commune au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif (et des membres du ménage associé) aux emplois situés à moins de 40 min de transport*, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

* en fait, emplois situés à moins de 1heure, divisés par 2,25

Augmentation de valeur économique en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
8 000 - 16 000	0
4 000 - 8 000	0
2 000 - 4 000	0
1 000 - 2 000	0
500 - 1 000	10
250 - 500	12
125 - 250	1
62 - 125	1
31 - 62	1
1 - 31	0
Sans variation	36921

Augmentation totale : 6,8 millions € par an

Lignes TGV

-  TOURS / BORDEAUX / TOULOUSE
-  BORDEAUX / ESPAGNE



Données : NAVTEQ®, SIRE® et IFEN®
© IGN 2006

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

TRACE 1 : Plateforme actuelle élargie

Augmentation de valeur annuelle par actif au sein de chaque commune au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif (et des membres du ménage associé) aux espaces naturels situés à moins de 27,5 min de transport*, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

* en fait, espaces naturels situés à moins de 41 min, divisés par 2,25

Augmentation de valeur naturelle en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
250 - 500	0
125 - 250	0
62 - 125	8
31 - 62	14
16 - 31	1
8 - 16	2
1 - 8	6
Sans variation	38915

Augmentation totale : 1,1 millions € par an

Lignes TGV

-  TOURS / BORDEAUX / TOULOUSE
-  BORDEAUX / ESPAGNE

Données : NAVTEQ ©, SIRE © et IFEN©
© IGN 2006



***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2000)
TRACE 1***

- Performances économiques: 6,76 M€
- Performances naturelles: 1,15 M€
- Performances logistiques: 141,45 M€

- TOTAL 149,36 M€

Le temps de retour à l'horizon 2020
(en euros 2000)

Tracé 1

- Coût de la LGV en euros 2000: 3225 M€ TTC
- Coût de la LGV en euros 2000: 2696 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 149,36 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 4,63 %
- Temps de retour: 21,6 ans

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

TRACE 2 : Ouest des Landes - Pays Basque

Augmentation de valeur annuelle par actif au sein de chaque commune au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif (et des membres du ménage associé) aux emplois situés à moins de 40 min de transport*, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

* en fait, emplois situés à moins de 1 heure, divisés par 2,25

Augmentation de valeur économique en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
8 000 - 16 000	0
4 000 - 8 000	0
2 000 - 4 000	1
1 000 - 2 000	3
500 - 1 000	25
250 - 500	15
125 - 250	3
62 - 125	6
31 - 62	7
1 - 31	11
Sans variation	36875

Augmentation totale : 50,3 millions € par an

Lignes TGV

-  TOURS / BORDEAUX / TOULOUSE
-  BORDEAUX / ESPAGNE



Données : NAVTEQ ©, SIRE © et IFEN ©
© IGN 2006

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

TRACE 2 : Ouest des Landes - Pays Basque

Augmentation de valeur annuelle par actif au sein de chaque commune au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif (et des membres du ménage associé) aux espaces naturels situés à moins de 27,5 min de transport*, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

* en fait, espaces naturels situés à moins de 41 min, divisés par 2,25

Augmentation de valeur naturelle en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
250 - 500	1
125 - 250	3
62 - 125	22
31 - 62	16
16 - 31	1
8 - 16	7
1 - 8	13
Sans variation	36883

Augmentation totale : 5,7 millions € par an

Lignes TGV

-  TOURS / BORDEAUX / TOULOUSE
-  BORDEAUX / ESPAGNE

Données : NAVTEQ ©, SIRE © et IFEN©
© IGN 2006



***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2000)
TRACE 2***

- Performances économiques: 50,28 M€
- Performances naturelles: 5,76 M€
- Performances logistiques: 141,45 M€

- TOTAL 197,49 M€

Le temps de retour à l'horizon 2020
(en euros 2000)

Tracé 2

- Coût de la LGV en euros 2000: 3189 M€ TTC
- Coût de la LGV en euros 2000: 2666 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 197,49 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 6,19 %
- Temps de retour: 16,6 ans

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

TRACE 3 : Est des Landes - Pays Basque

Augmentation de valeur annuelle par actif au sein de chaque commune au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif (et des membres du ménage associé) aux emplois situés à moins de 40 min de transport*, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

* en fait, emplois situés à moins de 1 heure, divisés par 2,25

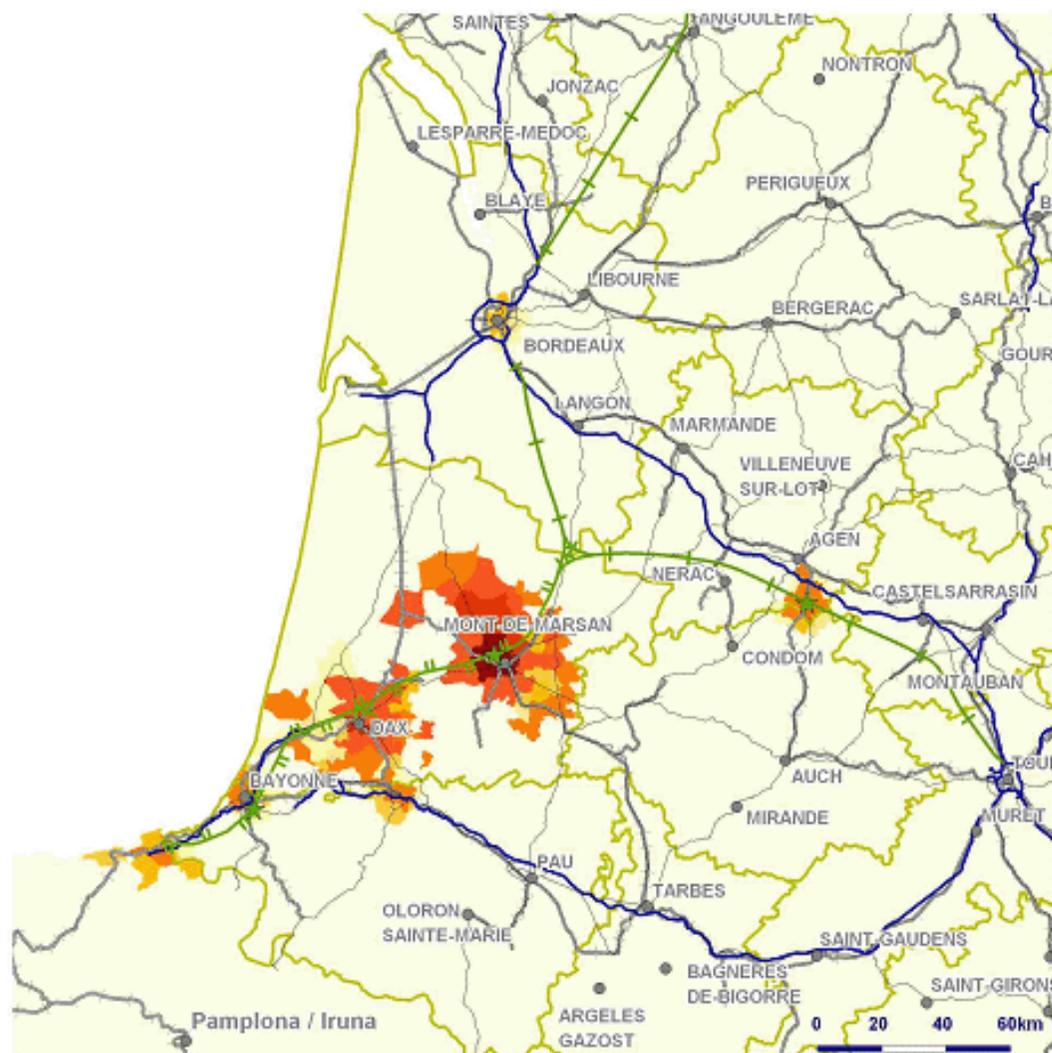
Augmentation de valeur économique en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
8 000 - 16 000	0
4 000 - 8 000	5
2 000 - 4 000	2
1 000 - 2 000	5
500 - 1 000	48
250 - 500	54
125 - 250	17
62 - 125	14
31 - 62	10
1 - 31	36
Sans variation	36755

Augmentation totale : 202,2 millions € par an

Lignes TGV

TOURS / BORDEAUX / TOULOUSE

BORDEAUX / ESPAGNE



Données : NAVTEQ ©, SIRE © et IFEN ©
© IGN 2006

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

TRACE 3 : Est des Landes - Pays Basque

Augmentation de valeur annuelle par actif au sein de chaque commune au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif (et des membres du ménage associé) aux espaces naturels situés à moins de 27,5 min de transport*, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

* en fait, espaces naturels situés à moins de 41 min, divisés par 2,25

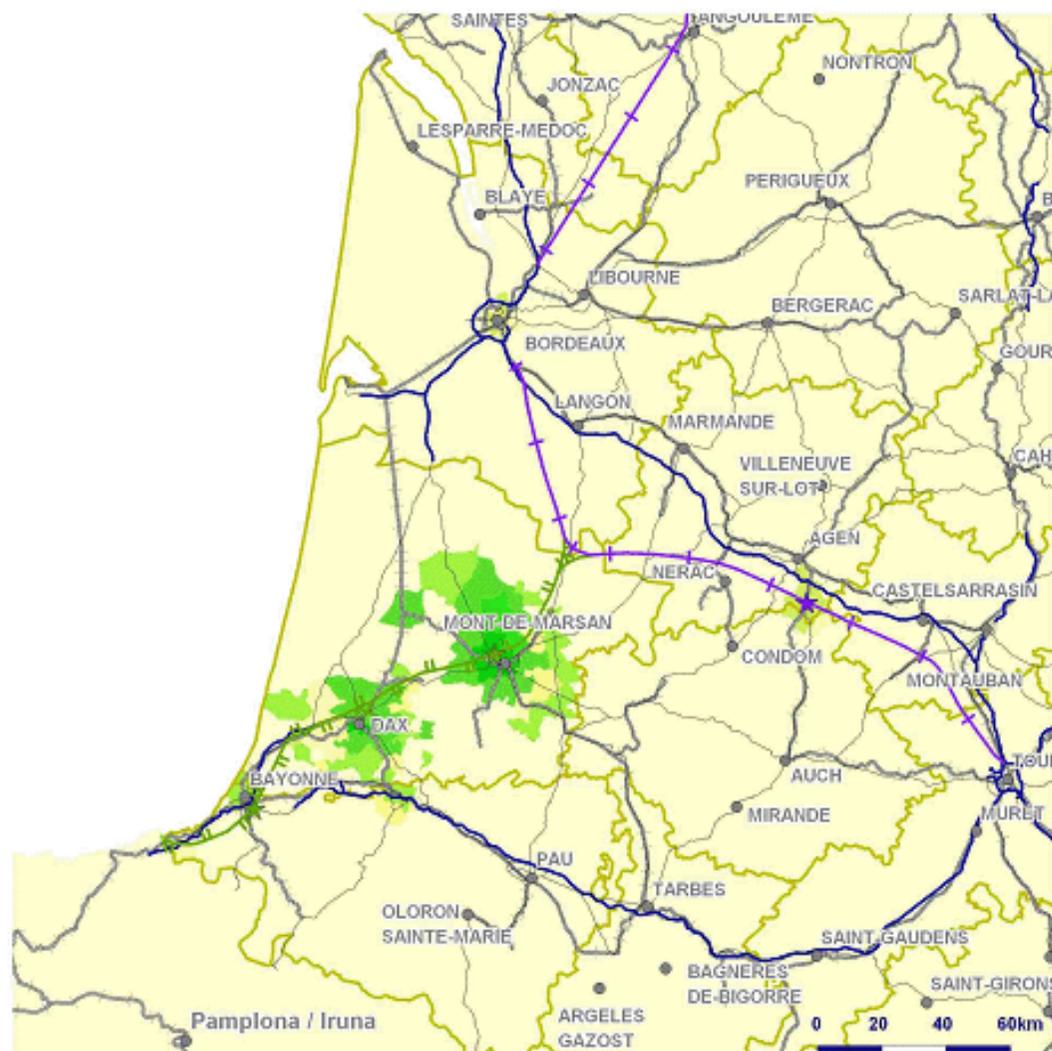
Augmentation de valeur naturelle en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
250 - 500	7
125 - 250	4
62 - 125	46
31 - 62	46
16 - 31	12
8 - 16	21
1 - 8	18
Sans variation	35792

Augmentation totale : 18,6 millions € par an

Lignes TGV

-  TOURS / BORDEAUX / TOULOUSE
-  BORDEAUX / ESPAGNE

Données : NAVTEQ ©, SIRE © et IFEN ©
© IGN 2006



***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2000)
TRACE 3***

- Performances économiques: 202,18 M€
- Performances naturelles: 18,63 M€
- Performances logistiques: 141,45 M€

- TOTAL 362,25 M€

*Le temps de retour à l'horizon 2020
(en euros 2000)*

Tracé 3

- Coût de la LGV en euros 2000: 3397 M€ TTC
- Coût de la LGV en euros 2000: 2840 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 362,25 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 10,66 %
- Temps de retour: 9,4 ans

PERFORMANCE ECONOMIQUE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

TRACE 4 : Est des Landes - Béarn - Pays Basque

Augmentation de valeur annuelle par actif au sein de chaque commune au titre de l'accès aux espaces économiques.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif (et des membres du ménage associé) aux emplois situés à moins de 40 min de transport*, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

* en fait, emplois situés à moins de 1 heure, divisés par 2,25

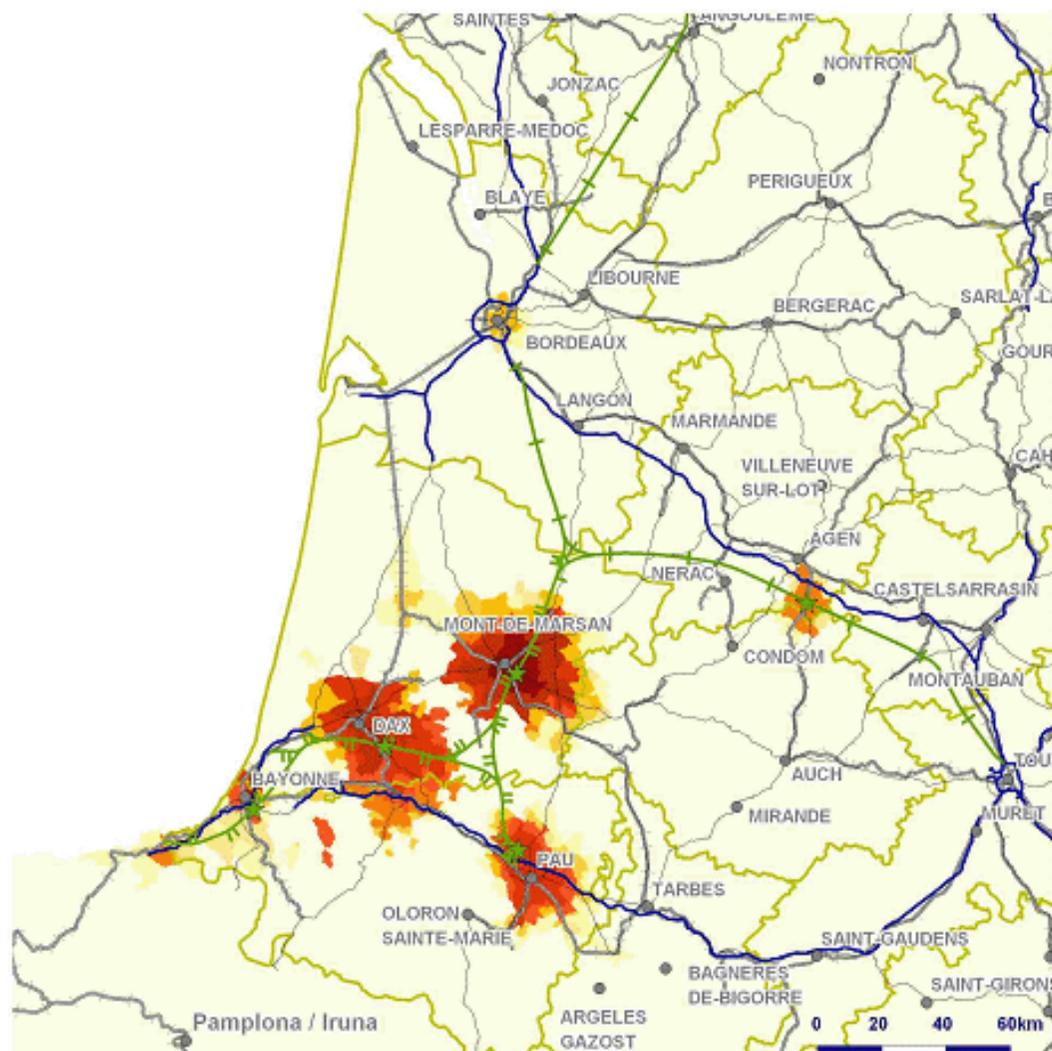
Augmentation de valeur économique en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
8 000 - 16 000	1
4 000 - 8 000	9
2 000 - 4 000	43
1 000 - 2 000	71
500 - 1 000	57
250 - 500	35
125 - 250	32
62 - 125	33
31 - 62	27
1 - 31	107
Sans variation	36531

Augmentation totale : 427,9 millions € par an

Lignes TGV

TOURS / BORDEAUX / TOULOUSE

BORDEAUX / ESPAGNE



Données : NAVTEQ ©, SIRE © et IFEN ©
© IGN 2006

PERFORMANCE NATURELLE DES TERRITOIRES

AUGMENTATION DE VALEUR PAR ACTIF A L'HORIZON 2020

APRES CONSTRUCTION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

TRACE 4 : Est des Landes - Béarn - Pays Basque

Augmentation de valeur annuelle par actif au sein de chaque commune au titre de l'accès aux espaces naturels.
(en euros 2000 par an)

Valeur basée sur l'accessibilité d'un actif (et des membres du ménage associé) aux espaces naturels situés à moins de 27,5 min de transport*, hors trajets terminaux à pied.
(à partir du centre de chaque commune)

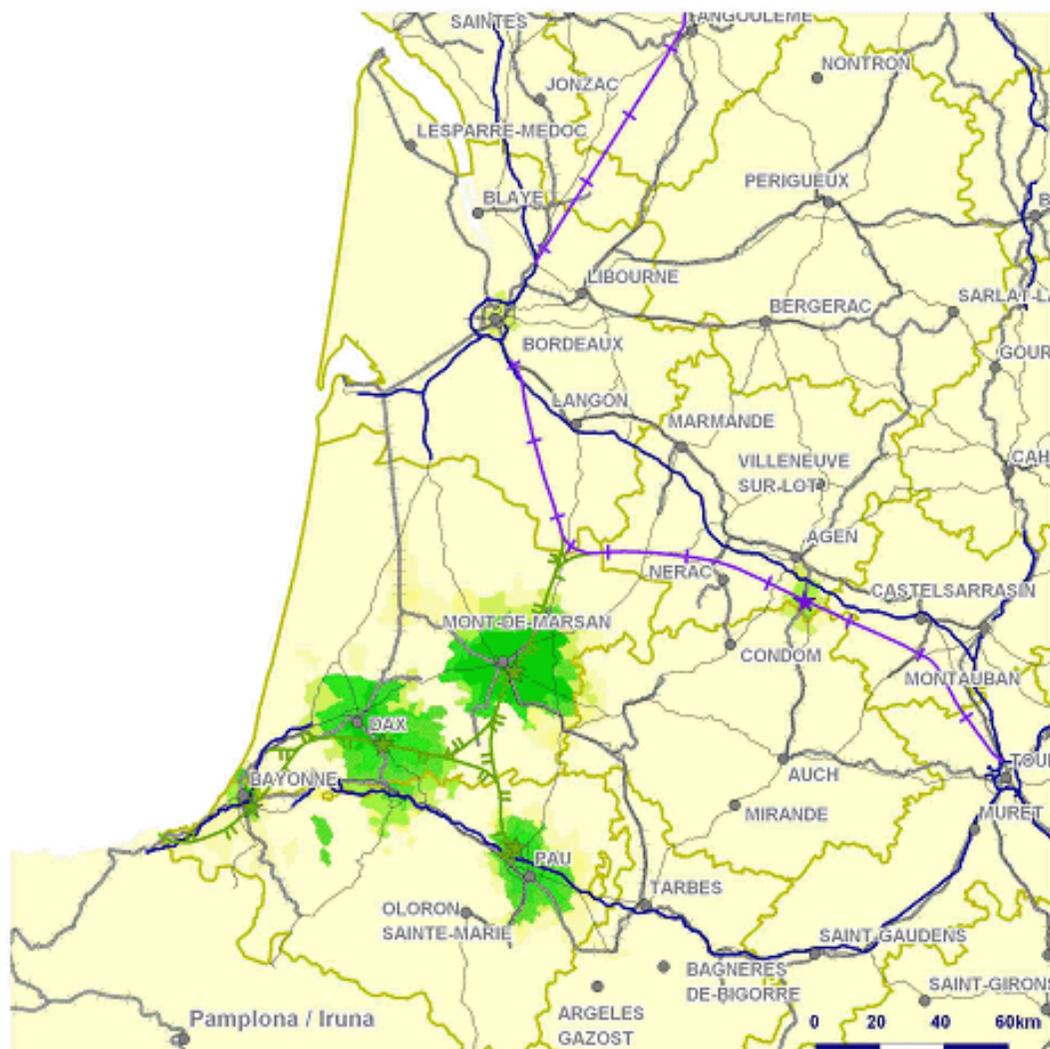
* en fait, espaces naturels situés à moins de 41 min, divisés par 2,25

Augmentation de valeur naturelle en euros / actif / an	Nombre de communes concernées
250 - 500	45
125 - 250	65
62 - 125	64
31 - 62	31
16 - 31	37
8 - 16	33
1 - 8	100
Sans variation	36571

Augmentation totale : 44,5 millions € par an

Lignes TGV

-  TOURS / BORDEAUX / TOULOUSE
-  BORDEAUX / ESPAGNE



Données : NAVTEQ ©, SIRE © et IFEN ©
© IGN 2006

***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2000)
TRACE 4***

- Performances économiques: 427,93 M€
- Performances naturelles: 44,52 M€
- Performances logistiques: 141,45 M€

- TOTAL 613,90 M€

*Le temps de retour à l'horizon 2020
(en euros 2000)*

Tracé 4

- Coût de la LGV en euros 2000: 4685 M€ TTC
- Coût de la LGV en euros 2000: 3917 M€ HT
- Performances éco. nat. et log.: 613,90 M€/an

- Taux de rentabilité annuel: 13,10 %
- Temps de retour: 7,6 ans

***LE BILAN GLOBAL ANNUEL
DES PERFORMANCES
(A L'HORIZON 2020, en euros 2000)
SUPPLEMENT ENTRE TRACES 3 ET 4***

- Performances économiques: 225,75 M€
- Performances naturelles: 25,89 M€
- Performances logistiques: 0,00 M€

- TOTAL 225,76 M€

*Le temps de retour à l'horizon 2020
(en euros 2000)*

Supplément entre tracés 3 et 4

- Surcoût LGV en euros 2000: 1288 M€ TTC
- Surcoût LGV en euros 2000: 1077 M€ HT
- Sup Perform éco. nat. et log.: 225,76 M€/an

- Taux de rentabilité annuel 3 vers 4: 17,53 %
- Temps de retour 3 vers 4: 5,7 ans

La décision de RFF le 8 mars 07

- RFF le 8 mars 2007 décide de poursuivre les études sur la base du scénario 3.
- Elle précise de plus que les études devront apporter des réponses précises sur les adaptations possibles de tracé, notamment au sud de Mont de Marsan, et les infrastructures nouvelles pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre

La décision de RFF le 8 mars 07

- Les solutions 1 et 2 sont éliminées.
- La solution 3 va dans le bon sens puisqu'elle prend en considération la notion de grappe d'agglomérations
- La porte vers la solution 4 est entre ouverte. Les études complémentaires sont en cours. Mais cela exige une forte motivation de la part des responsables politiques et économiques du Béarn. Aux béarnais de réussir cette étape.



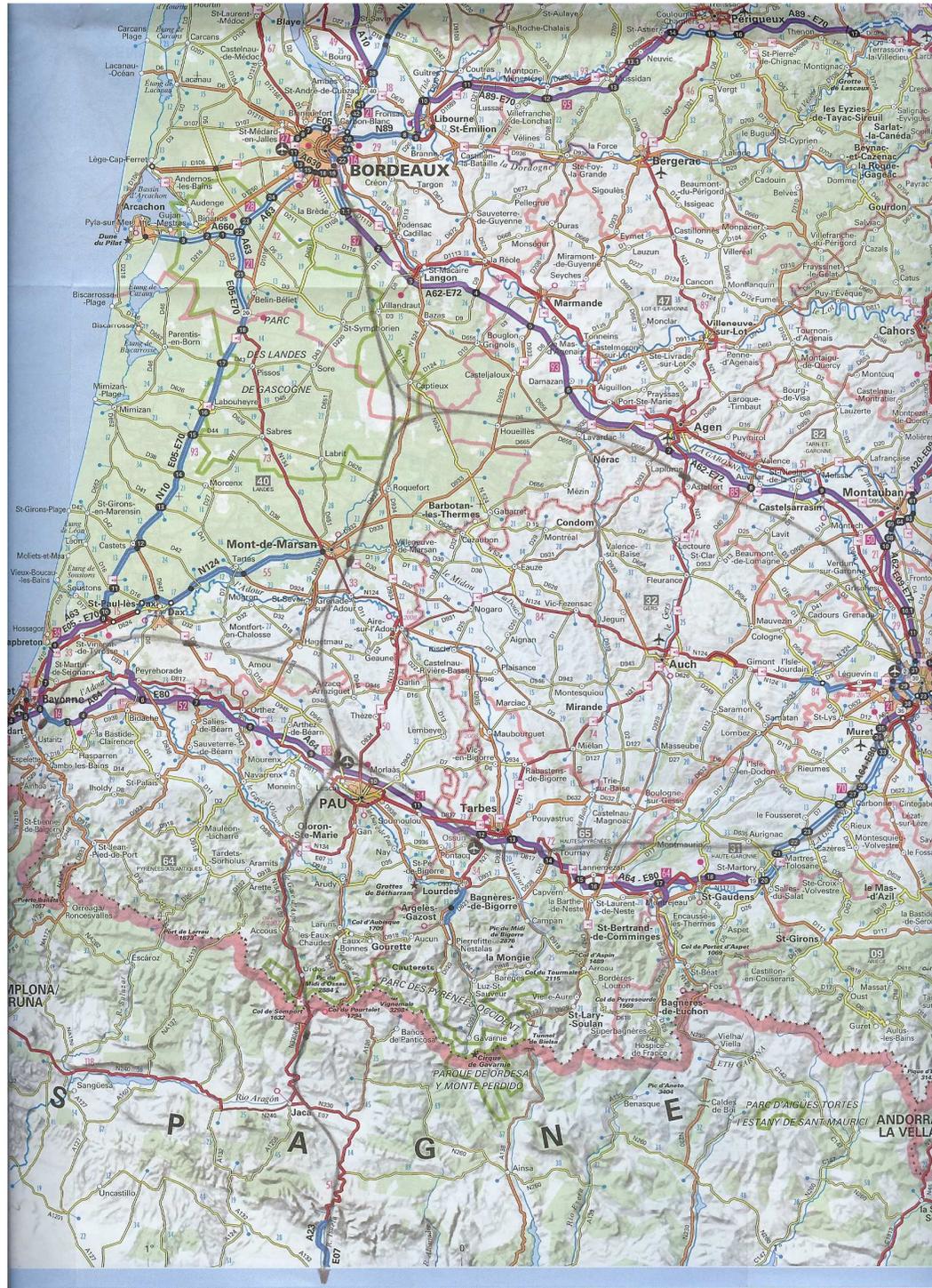
XXe Sommet franco-espagnol à Paris.

- Le Président de la république, M. Nicolas SARKOZY, préside avec M. José Luis ZAPATERO, Président du gouvernement Espagnol, le XXe Sommet franco-espagnol qui se tient le 10 janvier 2008 à Madrid.
- Les responsables espagnols insistent beaucoup pour que l'ordre du jour traite des traversées pyrénéennes et ne néglige pas la traversée centrale, c'est-à-dire la liaison avec l'Aragon.

XXe Sommet franco-espagnol à Paris.

La décision adoptée comporte deux aspects:

- effectuer une étude d'une traversée ferroviaire des Pyrénées de grande capacité dont il convient d'évaluer l'intérêt au plan économique et environnemental.
- étudier la possibilité de rouvrir la liaison ferroviaire Pau Canfranc en se situant dans la perspective d'un projet de traversée centrale des Pyrénées.



XXe Sommet franco-espagnol à Paris.

- C'est un message encourageant.
- Il faut continuer à être force de proposition.
- Il faut demander à être membre de la commission qui sera mise en place pour suivre le déroulement des études d'évaluation.
- Il serait judicieux d'établir désormais des contacts étroits avec les autorités aragonaises qui sont très volontaristes et qui ont un intérêt vital à établir des liaisons commodes avec l'Aquitaine et Midi Pyrénées.

Une chance à saisir pour le Béarn et le Sud Ouest

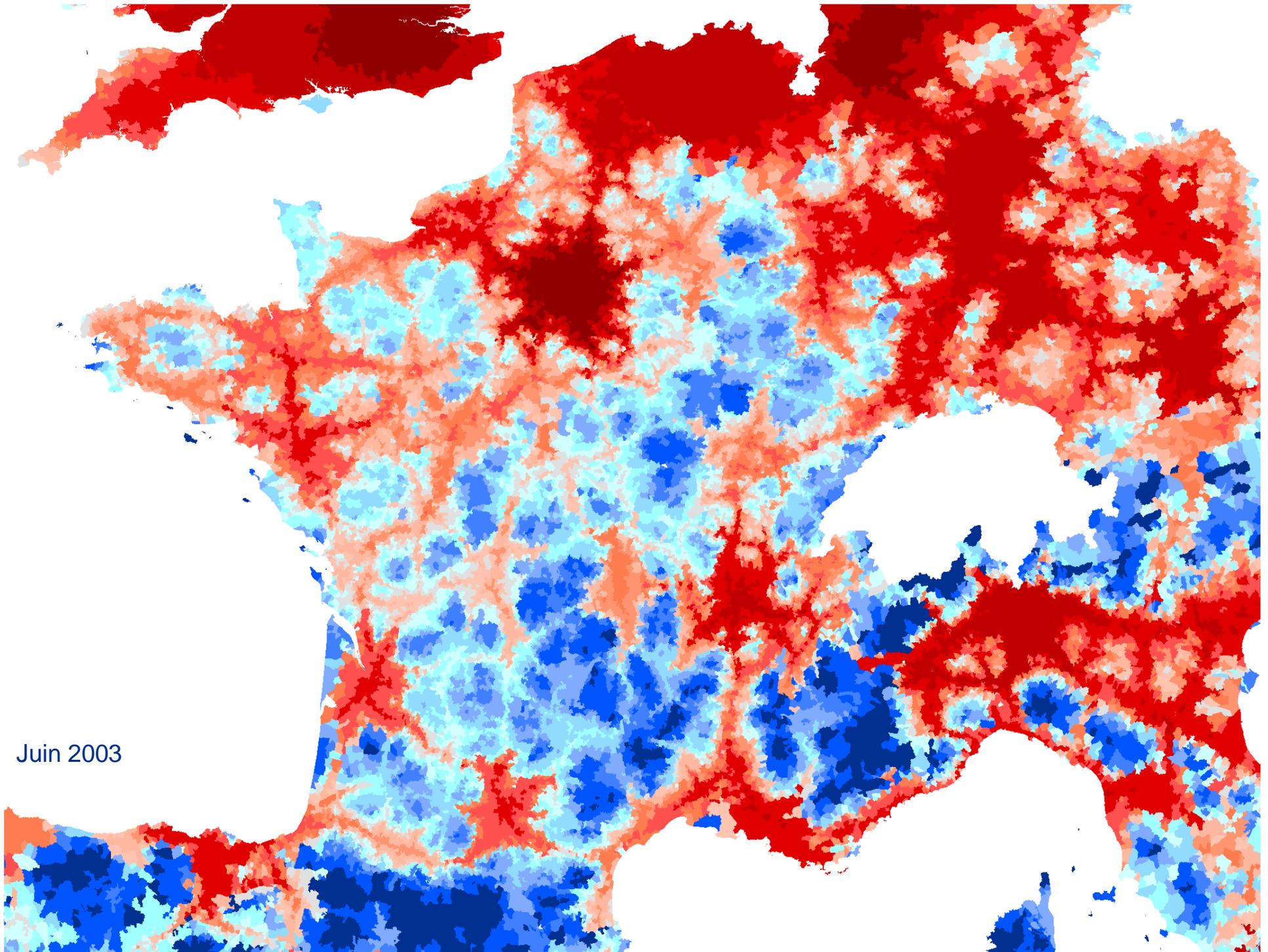
- Le TGV, un instrument de progrès économique et écologique.
- L'Aquitaine, le Midi Pyrénées et l'Aragon solidaires dans la réussite.
- Une chance pour le Béarn et le Sud Ouest.

DES LIGNES D'ACTION

- **Bien desservir les territoires métropolitains, lieu de création de richesse économique et sociale**
- **Bien relier les aires métropolitaines entre elles par des transports à grande vitesse**
- **Réduire les nuisances**
- **Privilégier le péage d'infrastructures pour financer les ouvrages pertinents**
- **Populariser les outils pédagogiques qui existent désormais pour concevoir des infrastructures pertinentes**

L'intérêt des dessertes urbaines

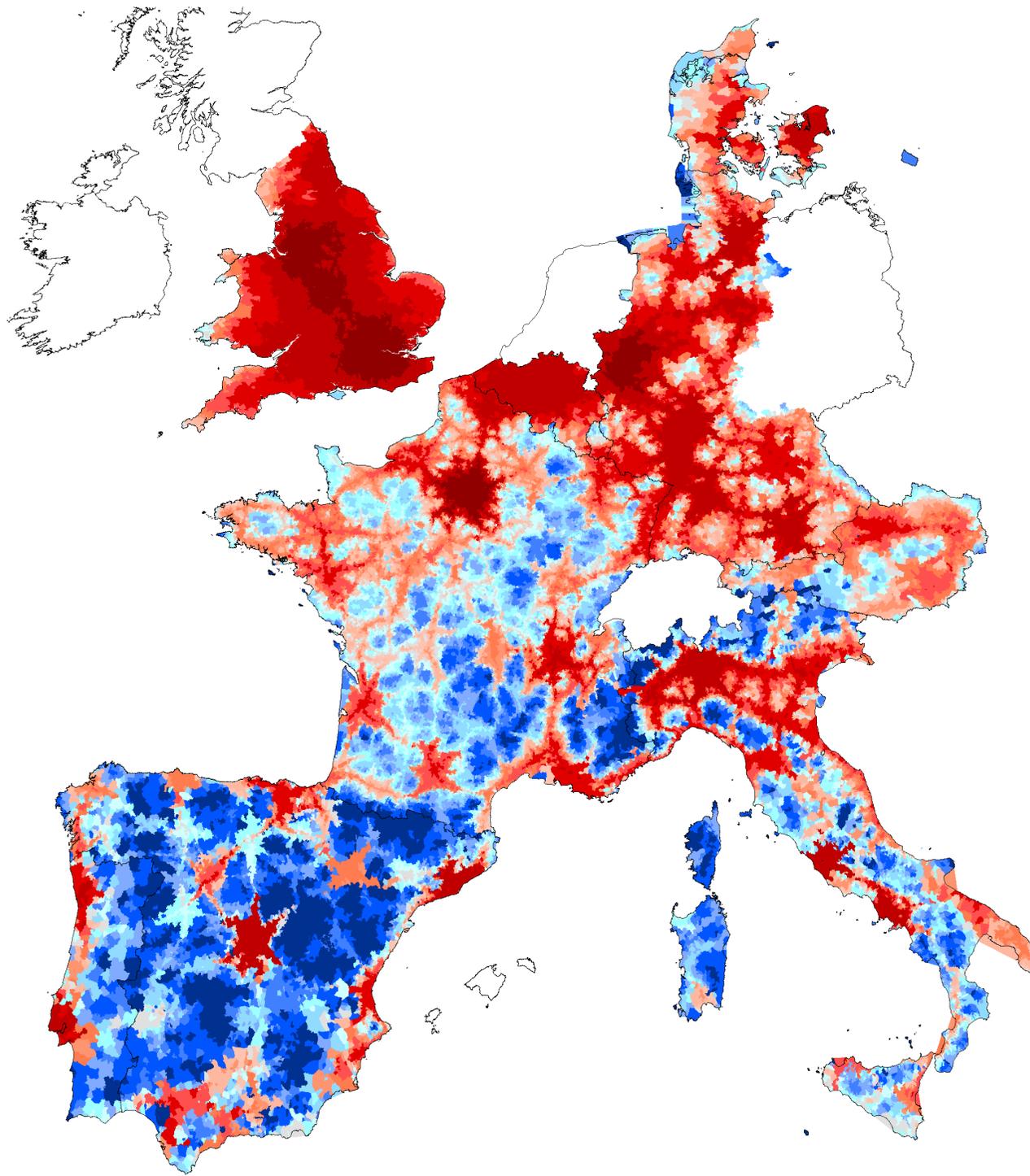
- Les périphéries des grandes aires urbaines ont besoin de rocades pour faire face aux déplacements en pleine expansion qui ne concernent pas le centre historique. La rentabilité économique et sociale de ces ouvrages est très élevée.
- Ces rocades doivent être associées à la rénovation des rues et avenues délestées de tout trafic inutile.
- Les transports collectifs à la demande, tels que les taxis à frais partagés, doivent être promus.



Juin 2003

L'intérêt de la grande vitesse

- La France est un pays de faible densité: 1,1 habitant/ha ou 0,45 emploi/ha.
- Les lignes à grande vitesse compensent par leur performance en terme de vitesse la faible densité moyenne.
- La grande vitesse devrait par exemple permettre d'interconnecter Bordeaux, Agen, Toulouse, Mont de Marsan, Pau, Tarbes, Bayonne, Bilbao et Saragosse.



La réduction des nuisances

- Il faut poursuivre les efforts en matière de sécurité routière en améliorant les infrastructures, en concevant des véhicules toujours plus sûrs et en favorisant les comportements apaisés
- Il faut réduire les nuisances phoniques aussi bien pour les transports aériens que pour les transports terrestres ou ferroviaires, en recherchant notamment une intégration optimale des infrastructures
- Il faut lutter efficacement contre l'effet de serre en soutenant les véhicules faiblement consommateurs et en privilégiant la filière hydrogène dont le gaz naturel est la porte d'entrée la plus évidente.

Le péage d'infrastructure pour financer les ouvrages pertinents

- Compte tenu de l'état d'endettement du pays, il semble incontournable de privilégier le recours au *péage d'infrastructure*, notamment pour la réalisation des nouvelles rocade autoroutières au sein des grandes aires urbaines ou l'élargissement des rocades ou radiales existantes
- Le péage est à proportionner à la puissance fiscale de la voiture de telle sorte que tout résident motorisé, quelque soit sa catégorie socio professionnelle, puisse bénéficier d'une création de valeur supérieure au montant du péage acquitté
- Le *péage de zone* ne peut être justifié que dans les cœurs des très grandes métropoles multimillionnaires pour modérer la saturation automobile

La promotion des outils pédagogiques d'évaluation

- Les outils d'évaluation pédagogiques existent.
- Ils reposent sur la notion de valeur économique et naturelle créée au sein de chaque commune desservie par l'infrastructure étudiée.
- Cette valeur peut être représentée sur des cartes à l'aide de gammes chromatiques ordonnées.
- Ce type de représentation a un pouvoir pédagogique et d'évocation exceptionnel.
- Le moment est venu d'en généraliser l'usage.

