



LE LIVRE BLANC DE L'EUROCITÉ Bayonne San Sebastián

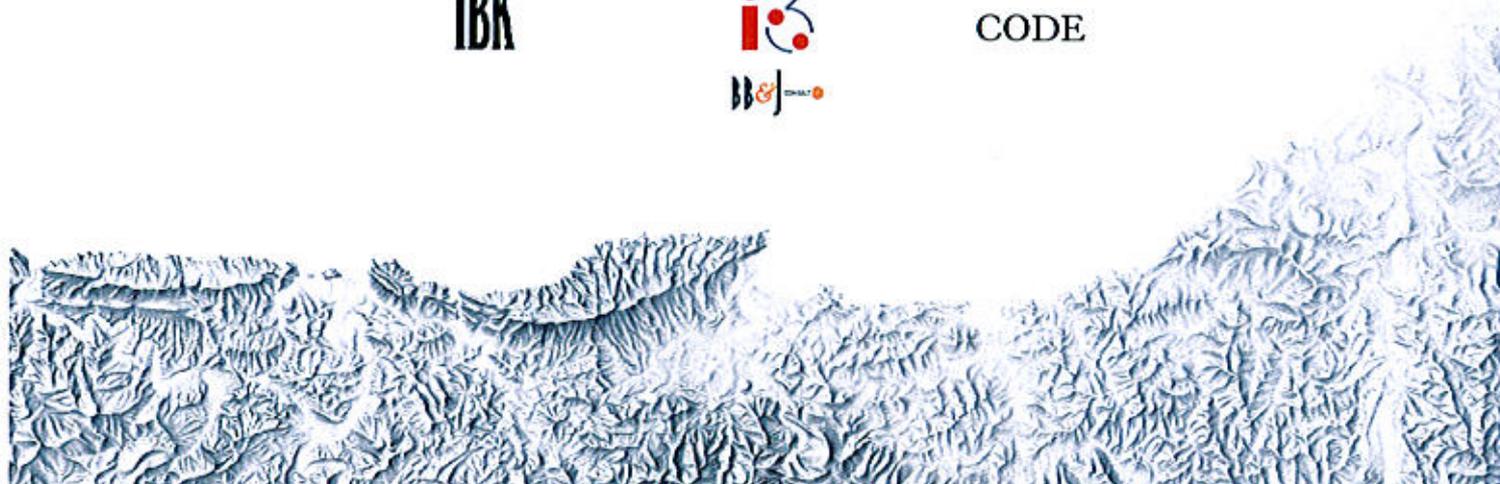
j u n i o 2 0 0 0

Rapport des Bureaux d'études

IBK



CODE



Ce travail constitue un Projet intégré, plurisectoriel, qui répond à différents types d'études, ainsi qu'à de propositions de nature diverse. L'origine de ces propositions, se trouve dans les réflexions issues des premiers documents de novembre 1998.

Ces réflexions vont initier l'élaboration d'un diagnostic fiable de la réalité immédiate et quotidienne du territoire connu comme l'Eurocité, de Bayonne à San Sebastián.

Suite à ce diagnostic on passe à la phase de propositions, en même temps que le passage de l'Observatoire à l'Agence Transfrontalière, qui se matérialisent en 25 actions + 1 pour la construction de l'Eurocité.

Aujourd'hui est présentée une synthèse, aussi stratégique que recherchée, du Livre Blanc, qui résume le contenu de deux dernières années, voire trois, de travail continu.

Avec ce document l'équipe rédacteur, I3 Consultores, IBK et CKL, cherche à provoquer un riche débat qui fasse avancer la construction de l'Eurocité.

Veillez trouver ci-dessous la liste des documents élaborés au long de ces deux années de travail.

**L'EUROCITE BAYONNE-SAN SEBASTIAN : DOCUMENT DE TRAVAIL POUR LE DEBAT
novembre 1998**

**LE POSITIONNEMENT STRATEGIQUE
novembre 1998**

**DOCUMENTS PRELIMINAIRES DU DIAGNOSTIC DU NORD ET DU SUD DE L'EUROCITE
décembre 1998**

**ETAT-DIAGNOSTIC DE L'EUROCITE BAYONNE-SAN SEBASTIÁN DOCUMENT INITIAL
mars 1999**

**VERS LE LIVRE BLANC DE L'EUROCITE BAYONNE-SAN SEBASTIÁN, SYNTHESE
PREMIERE ETAPE
juillet 1999**

**LE LIVRE BLANC (synthèse pour le débat)
décembre 1999**

DOCUMENT CENTRAL : LE LIVRE BLANC

ANNEXE A: VERS LE LIVRE BLANC DE L'EUROCITÉ BAYONNE-SAN SEBASTIAN

ANNEXE B: EUROCITE BAYONNE-SAN SEBASTIAN

ANNEXE C: SUR LES INFRASTRUCTURES

ANNEXE D: SUR LES SERVICES PUBLICS

ANNEXE E: SUR LES POSSIBILITES D'ADMINISTRATION

**LE LIVRE BLANC : SYNTHESE POUR LE DEBAT-
juin 2000**

Le document présent : de quoi s'agit-il et à quoi sert-il ?

Le document présent reprend les premières propositions pour la construction de l'Eurocité Bayonne-San Sebastián. Il s'agit des fondations de ce qui a été convenu : concevoir un Livre Blanc de l'Eurocité qui sera le premier pas vers une « construction » littérale.

Les espaces transfrontaliers sont l'expression la plus pure de la volonté de construire l'Union Européenne. C'est au sein de ces espaces que cette volonté - qui dépasse le simple stade du concept - affronte la réalité quotidienne. Dans cet espace, l'actuelle Agence Transfrontalière Bayonne-San Sebastián, alors simple observatoire, a opté avec hardiesse pour la construction d'une « agglomération », intégrant les deux côtés de l'ancienne frontière. Ainsi, la conception et l'extension de la coopération transfrontalière, déjà engagée avec un réel succès, étaient sans nul doute nécessaires, mais restaient insuffisantes.

La commande du " Livre Blanc de l'Eurocité » est le fruit de cette grande ambition, reconnue comme telle par les organisations qui s'occupent des espaces transfrontaliers. On trouve ici le résumé de la réflexion et des propositions avancées.

Les documents techniques élaborés répondent à un processus, à la fois itératif et interactif.

Processus Itératif, puisqu'il découle d'étapes successives de l'équipe de rédaction qui, à partir d'un diagnostic sur le territoire potentiellement intégrable des deux côtés de la frontière, est passé progressivement d'une réflexion générale et conceptuelle à un objectif concret et systématique.

Processus Interactif, puisque ce diagnostic a été débattu au sein de l'observatoire et que les propositions ont été confrontées au cours de multiples réunions et consultations, auxquelles ont participé des techniciens et des élus tant à l'intérieur des institutions, qu'avec de multiples représentants du monde professionnel et scientifique.

Toutefois, les réflexions et propositions recueillies ici ne sont encore que l'expression d'une formulation technique par l'équipe de rédaction qui, en assumant ses responsabilités, les soumet à la Commission Institutionnelle constituée par les plus hauts représentants politiques des institutions concernées. Le présent document, qui a un caractère de proposition et de synthèse, s'efforce de reprendre les nuances et les suggestions apportées pendant son élaboration interactive et s'adresse, en tant que présentation, à ladite Commission Institutionnelle. Tel est son objectif.

L'équipe de rédaction souhaite exprimer ses remerciements pour tous les apports qu'elle a reçus. Elle est confiante que son travail pourra servir de support initial pour la constitution de l'Eurocité. Si ces propositions sont politiquement validées, sa mission sera remplie. Elle aura rendu possible les prochains pas à accomplir dans le cadre du programme Interreg III de l'Union Européenne, traduisant la volonté, y compris en termes budgétaires, des institutions concernées qui sont aujourd'hui à la valider.

Le présent document a été rédigé pour répondre à l'ambition de l'Agence Transfrontalière et avec l'espoir qu'il sera utile. Les institutions ont, maintenant, la parole.

Mai 2000

L'Equipe de Rédaction

i3 Consultores

IBK

CODE

1 Le “projet europe” Elimine les frontieres.

et alors ?

Dans le processus de la construction européenne, deux décisions de grande importance ont été adoptées : suppression des frontières et introduction de l'euro, qui, compte tenu de l'impact d'harmonisation des normes communautaires en matière de politique urbaine, placent l'Eurocité devant un scénario radicalement différent de celui qui existait à l'aube de la coopération transfrontalière.

Nous nous situons donc devant une perspective dans laquelle le potentiel qui émerge, des deux côtés d'une frontière désormais dépassée, pourra être exploité avec des atouts accrus, au sein du nouveau paysage européen des régions et des agglomérations, grâce à un fonctionnement conjoint et intégré. En mettant en place une nouvelle réalité urbaine et territoriale, compte tenu de sa diversité interne et de sa spécificité reconnues, obtiendra un fonctionnement mieux intégré pour profiter de ces atouts particuliers, qui se trouveront renforcés par cette intégration, dans la dure concurrence existant aujourd'hui entre les agglomérations et les régions.

En définitive, c'est là l'hypothèse que sous-tend la décision du « haut état major européen » d'éliminer les frontières. Le message est : non seulement coopérer, mais encore s'intégrer, comme base d'un avenir meilleur. Ainsi surgit ici, dans ce territoire transfrontalier, l'idée plus ambitieuse, de construire une agglomération transfrontalière..

Le défi passe en tout état de cause par la prise en compte du territoire, aussi bien « vers le dehors » que « depuis le dedans » (une double lecture complémentaire toujours nécessaire) avec une optique nouvelle, celle du territoire conjoint, potentiellement intégrable, à une échelle **supérieure.**

Partir donc sur des nouvelles bases, ce qui implique un saut non seulement quantitatif mais aussi et surtout qualitatif.

Lors de l'élaboration du livre blanc, on a analysé la réalité jusqu'à maintenant dichotomique des deux composantes, le sud et le nord de l'ancienne frontière. Nous nous sommes également entretenus avec des responsables politiques et techniques des deux côtés. Cela était nécessaire mais insuffisant.

Tant dans l'analyse de ce territoire singulier que dans les opinions recueillies, on constate une grande inertie, logiquement issue du passé. Coexistent deux réalités différentes, aucune d'elles n'étant perçue dans son ensemble. Une conception intégrée est d'autant plus délicate.

Il est évident qu'il y a une difficulté d'approche conceptuelle d'une réalité intégrée qui ne s'appuie que sur l'avenir. Les avantages de sa construction restent abstraits. Il s'agit pourtant de compter avec une nouvelle réalité territoriale intégrée où, potentiellement, **1 + 1 feront plus de 2.**

Toutefois, ce défi se manifeste simultanément à tous les échelons, dans une logique fractale, depuis les grandes infrastructures – déjà potentiellement conçues pour l'ensemble – jusqu'aux services communs, qui doivent jouer la complémentarité ou des choix stratégiques éliminant les redondances.

Ce défi se manifeste également, au sens littéral et physique dans les « passages frontaliers ». Etant peu nombreux, compte tenu des exigences dues au contrôle, et situés dans des « no man's land », ces passages exigent maintenant des espaces emblématiquement communs, appartenant « à tous », dépassant les barrières physiques et, pour revenir à la logique fractale, les barrières mentales... certainement les plus difficiles à franchir.

2

D'OU PARTONS-NOUS ?

Deux territoires frontaliers....

Nous partons de deux réalités territoriales différentes et « distantes »... bien que frontalières. Proches mais aussi lointaines. Deux territoires placés des deux côtés d'une frontière qui, par décision politique plus large (dans le processus de la construction européenne), sont destinés à (souhaitent ?) vivre un avenir « commun » et probablement meilleur. Nous partons de cette première hypothèse de l'état major européen.

... dos à dos.

Il s'agit d'une hypothèse générique. Elle pourrait être appliquée à d'autres paires de territoires à plusieurs centres, frontaliers, séparés par une barrière topographique ou même administrative moins contondante qu'une frontière. Il y a plusieurs exemples de « Twin cities » qui, moyennant une rivière (barrière commune), ont dû s'intégrer, y compris tendanciellement et volontairement, lors d'un processus « naturel » de métropolisation.

Le fait frontalier constitue une difficulté ajoutée à l'intégration potentielle, non seulement au plan fonctionnel, mais aussi au niveau des intérêts, ce qui peut configurer un **défi commun**. Le fait frontalier représente un lest additionnel à lâcher du passer, tendant même à mettre en question – plus qu'une limite communale – l'avantage même de l'intégration.

Il y a des différences notables entre les deux territoires. Il y en a toujours et elles peuvent représenter une base positive pour l'intégration, qui relèvent de la complémentarité, sur la base des spécialisations relatives. Toutefois, il y a plus : **on a, implicitement, sinon explicitement, différencié les rôles des deux territoires par rapport aux Etats auxquels ils appartiennent.**

Deux lectures obligées du territoire : « vers le dehors » et « depuis le dedans »

Dans toute problématique stratégique-territoriale, il faut partir d'une double lecture complémentaire du territoire : « vers le dehors » et « depuis le dedans ». Toutes deux partent d'une nouveauté : l'ensemble, à la diversité interne prononcée, est un tout. Cela tend à leur donner une dose d'abstraction nécessaire, mais seulement en apparence.

« Vers le dehors », c'est-à-dire qu'avons-nous à offrir ? Que pouvons-nous poser ou même revendiquer vers l'extérieur ? Comment voyons-nous le rapport aux autres territoires ? Comment nous considère-t-on de l'extérieur ? Quels sont, en définitive, nos atouts et nos différences ? Qu'avons-nous et que savons-nous faire le mieux ?... pour entrer dans la compétition.

« Depuis le dedans » S'agit-il d'un territoire organisé de manière adéquate pour juger ces atouts comme clé de l'avenir ? Où se trouvent les occasions ? Sont-elles évidentes ou latentes ? En quoi consistent-elles ?

Il s'agit là de questions clé pour l'approche nouvelle de l'ensemble. Toutefois, auparavant, il faut voir d'où nous partons, de deux territoires, séparés par une frontière, dos à dos, disposant d'une spectaculaire redondance de services.

Maintenant, «depuis dedans». Sans doute s'agit-il d'un territoire singulier marqué par une condition commune: celle de constituer un couloir côtier le long d'un passage naturel à l'Ouest de cette barrière montagneuse naturelle, jusqu'à il y a peu infranchissable: les Pyrénées. Au plan morphologique, il est symptomatique de pouvoir appeler cote caractéristique d'une zone côtière: la cote 50. On a procédé à l'exercice indispensable: redessiner le «nouveau» territoire au complet. Toutefois, la configuration même du territoire et les formes d'implantation de l'activité et de l'habitat sont distinctes selon qu'on est au Nord ou au Sud.

Le territoire "depuis dedans"

Cette condition commune serait à l'origine du mode d'implantation de l'activité et de l'habitat, dans la plate-forme côtière, réduite en extension au Sud, prolongée de manière minime vers l'intérieur dans les étroits estuaires transversaux, mais plus ouverte au Nord.

la cote 50

C'est là qu'on constate une **diversité interne** à l'ensemble, qui, au lieu d'être artificiellement homogénéisée, pourrait au contraire s'avérer un atout.

Diversité constatée dans une plus grande concentration relative dans les vallées du Sud, dans la plate-forme côtière et à l'intérieur, également dans le sens longitudinal, comme des étroits couloirs territoriaux occupés, s'ouvrant au Nord vers un territoire occupé intensivement surtout sur la plate-forme côtière. Un territoire plus préservé au Nord, avec une plus grande concentration urbaine au Sud, ayant préservé aussi ce qui constitue, dans sa diversité, un composant commun: le milieu rur-urbain.

Vestige de ruralité associée à une grande modernité, bien particulière, ni concentrée, ni contiguë, mais plutôt construite au sein d'un espace intégré / articulé. Cette expression de modernité prémonitoire annonce une forme d'organisation / occupation du territoire, non seulement à plusieurs centres – ce qui est la réalité - mais aussi une forme d'articulation intégratrice des diverses modalités d'implantation urbaine ou rur-urbaine.

Des N-1/N-10, on est passé à l'autoroute à péage: la A-8/A-63. Peut-on imaginer l'évolution du territoire sans cette voie... si avancée grâce au péage, justement? Sa construction constitue le pas nécessaire pour compter sur un important nouveau nœud de communication routière. Toutefois, à l'égal que dans d'autres endroits, le projet est exécuté sans prendre en compte la composante métropolitaine et territoriale. On recherche un passage libre, plus ou moins forcé dans la topographie très complexe (surtout au Sud) malgré la résistance (logique à l'époque mais qui n'existerait pas à présent) à l'autoroute couverte. Une voie est ainsi créée «extra territorialement», en imposant, implicitement, un rôle purement urbain à l'ancienne route nationale, ainsi devenue une mauvaise voie à l'intérieur d'un paysage urbain organisé toutefois à partir de cette artère. Avec le temps, la voie finit par s'intégrer, et une autre pourrait être nécessaire. On améliore et on complète les routes locales et départementales, on construit des périphériques. On arrive par une route améliorée au plus lointain des «caserios». On entretient toutefois des pointes d'une approche rurale dichotomique, communale d'un côté, et de l'autre, d'une grande voie externe pour la circulation, dans une réalité fonctionnelle aux facettes multiples, où aucune différenciation n'est possible. Il manque alors, essentiellement, un réseau intermédiaire, **spécifiquement urbain et métropolitain**, répondant à la réalité urbaine fonctionnelle en devenir.

Les différences sont non seulement complémentaires, mais elles se trouvent aussi dynamisées, créant un potentiel de spécialisation de certains lieux par rapport à d'autres. C'est là l'expression territoriale de ce que, **si tous les lieux ne servent pas à tout, tout ne peut se fractionner dans tous les lieux ...** C'est précisément par l'extension de la nouvelle aire et par des options de diversification que l'on doit pouvoir construire le «nouveau territoire», la métropole. Il s'agit de **spécificités qui s'égrènent le long du couloir**. Le couloir Nord/Sud de communication, maintes fois renforcé, a commencé par les N-1/N-10 ainsi qu'avec l'historique (déjà si lointain!) et emblématique ligne de chemin de fer Paris-Madrid, qui devait obligatoirement passer par Saint Sébastien et Bayonne.

Malgré les échanges croissants, on maintient toujours, et on renforce même une approche locale ou, dirions-nous, exclusivement localiste... des deux côtés de la frontière. L'anthropisation du territoire, généralisée mais très diversifiée, à laquelle échappent très peu de sites – s'il en reste pouvant être appelés «naturels» – est toutefois le résultat d'un ensemble de décisions/actions «municipalisées» bien que réalisées par des instances d'investissement non communales.

Mosaico de planeamiento urbanístico municipal resultante, concebido en la escala local, ni siquiera compatibilizado entre sí y que carece, precisamente, de una aproximación misma, a otra escala ... a la realidad de cada uno de los dos territorios que ahora se pretende integrar y, aun en menor medida, hecha desde la perspectiva del nuevo territorio conjunto. Los trabajos del Libro Blanco se han tenido que acometer en ausencia pues de una reflexión y en menor medida de una Ordenación Territorial de cada uno de los componentes, Norte y Sur, aún por separado.

3 diagnostic partagé. tout va bien? l'autosatisfaction peut être un handicap

L'absence d'instruments d'information territoriale concernant l'Eurocité pour l'élaboration d'un diagnostic global conduit à réunir et analyser les informations disponibles au Nord et au Sud de l'Eurocité (pas toujours comparables ni homogènes), concernant différentes collectivités urbaines existantes, et rencontrer les responsables techniques et politiques, afin de pouvoir préfigurer un diagnostic partagé en termes d'orientation qualitative, capable de dégager les thèmes critiques auxquels une réponse pourrait être donnée dans un ensemble de propositions techniques.

La réalisation du diagnostic partagé a été fondée sur un tableau comparatif entre le Nord et le Sud, en fonction de huit critères (données physiques, démographiques, économie, emploi, équipement urbain, recherche et formation supérieure, environnement et infrastructures) à partir desquels on a avancé un ensemble d'éléments caractérisant le territoire de l'Eurocité, synthétiquement résumés de la manière suivante:

- Territoire d'une grande **richesse environnementale** avec des contraintes physiques plus importantes au sud qu'au nord, qui conserve de grandes disponibilités pour les développements urbains en termes d'habitat, d'équipement et d'activités économiques.

- Territoire à fort **potentiel économique** compte tenu du *secteur industriel lié à la recherche et aux nouvelles technologies*, ainsi qu'au développement du *secteur des services, lié aux services aux entreprises et aux particuliers*.

- Territoire aux niveaux d'activité comparables et au niveau de chômage structurel similaire à la moyenne communautaire.

- Niveau **d'équipements urbains** satisfaisant découlant de l'activité du tourisme et des affaires, à l'exception des zones dégradées de Donostialdea et l'intérieur rural.

- Potentiel de développement de **l'enseignement supérieur lié à la recherche**, actuellement peu utilisé, compte tenu des limitations organisationnelles et du faible développement des opportunités découlant des liens transfrontaliers en tant qu'éléments différentiels et à haute valeur ajoutée.- Territoire très riche sur le plan environnemental, manquant **d'instruments de protection et de gestion appropriés de l'environnement**.

- Territoire à forte **concentration en infrastructures**, ayant un important impact négatif sur l'environnement, et répondant aux nécessités d'accessibilité internes, *mais insuffisante et inadéquate*, par rapport à une accessibilité externe demandant une *articulation globale* pour l'intermodalité, le transport ferroviaire et le transport maritime et aérien.

L'approche du territoire à travers les informations disponibles et les rencontres avec des responsables techniques et politiques nous révèlent une grande autosatisfaction au niveau local, au Nord et au Sud de l'Eurocité, Donc, «*nous ne sommes pas si mal*», qui liée à l'inertie frontalière existante ont comme résultat une situation qui gâche les possibilités de créer, pour un territoire urbain de 600.000 habitants, des équipements urbains ou une qualité de services publics... permettant de soutenir la comparaison avec d'autres agglomérations européennes, avec des paramètres équivalents à ceux d'une métropole moyenne européenne.

A partir de ces éléments, les atouts et les faiblesses de l'Eurocité pourraient être résumés de la manière suivante, afin de définir une stratégie territoriale commune:

| Atouts | Faiblesses |
|---|---|
| Poids démographique: 600.000 habitants | Poids de l'histoire et des pratiques nationales et locales |
| Potentiel économique | Déséquilibres en termes économiques et de population |
| Capacité d'innovation et développement technologique | Risque de dévalorisation du territoire à cause des pressions d'urbanisation |
| Qualité de la vie | Risque d'asphyxie d'une zone à grand trafic international |
| Situation géographique | Lenteur pour la réalisation d'un projet commun |
| Attraits | Concurrence et dysfonctionnements en résultant |
| Territoire doté d'une identité propre | |
| Territoire connu et reconnu | |
| Complémentarité à partir de la diversité | |
| Effet démultiplicateur de l'Eurocité en tant qu' agglomération à échelle européenne moyenne | |

4 bâtir une «agglomération transfrontalière» : un défi majeur

Depuis qu'a débuté la construction de **l'Union Européenne**, les frontières deviennent une anomalie par rapport à l'objectif conceptuel, d'un marché unique et par rapport à son expression, la libre circulation des personnes et des biens à l'intérieur de l'Espace unique européen.

Le concept est clair. Son application pratique reste difficile et constitue un défi. L'inertie ancestrale des Etats, aux frontières bien dessinées, met en cause la réalisation opérationnelle de l'Europe unie.

Il en coûte donc de mettre en application le concept. Ce n'est que des années après son établissement formel que la suppression des frontières s'est traduite par le traité de Schengen... que seuls quelques Etats de l'UE ont signé. Quelques autres vont s'ajouter par la suite, mais pas encore tous les Etats de l'Union Européenne. L'Espagne et la France l'ont signé. Aujourd'hui, en l'an 2000, plusieurs années après la signature de ce traité, la plupart des installations de contrôle frontalier à Irun/Hendaye/Behovia sont encore en place. Dégradées, montrant ainsi leur obsolescence fonctionnelle, ces installations au passage frontalier doivent encore être traversées lentement, à cause des divers pavillons de péage et le contrôle du passage est encore utilisé occasionnellement. Jusqu'à quand? Voici une question sans réponse, fruit de la difficulté d'application pratique de l'objectif-principe de l'Europe sans frontières.

La démolition réelle et l'urbanisation de ces sites, avec la transformation du no man's land en lieu commun, constitueraient un symbole et seraient l'occasion de fêter la volonté de construction de l'Eurocité.

Heureusement, dans le cadre de la coopération transfrontalière entre les institutions, le processus, s'il n'est pas plus facile, peut s'engager avant sa concrétisation physique, par des installations et des infrastructures communes ou partagées. Chaque côté de la frontière compte les siennes, ainsi qu'une organisation et des services propres à une histoire différente.

La coopération transfrontalière, dans l'espace Bayonne – San Sebastián, a déjà une longue histoire, toujours courte, mais aussi neuve face à l'inertie historique des Etats.

La coopération s'approprie ces espaces, dans le cadre juridique de certains traités, signés par les Etats membres de l'UE et au moyen des protocoles et des conventions entre les entités territoriales.

De plus, elle compte, depuis la sphère communautaire, dans le cadre politique et structurel de la UE, sur l'initiative communautaire Interreg, afin d'offrir une réponse en termes de développement et de cohésion économique et sociale aux régions historiquement séparées par une frontière, et constituant actuellement un espace ouvert du marché unique intérieur.

Antécédents de la Coopération à l'Action conjointe

La coopération transfrontalière a donné ses fruits. Toutefois, on peut observer une utilisation insuffisante du potentiel de ces instruments juridiques.

Dans ce cadre, celui de la création en 1997 de l'Observatoire Transfrontalier, entre la Diputación Foral de Gipuzkoa et la Communauté d'agglomération de Bayonne-Anglet-Biarritz, fondé sur la Convention signée en 1993, l'ambition est très présente. La dénomination **Observatoire Transfrontalier de l'Eurocité Bayonne-San Sebastián** sous-tend, depuis le début, l'idée de construire une «agglomération».

C'est le résultat de la coopération transfrontalière déjà commencée, dont la mission était de mettre en évidence, à des fins de reconnaissance interne, l'existence d'une réalité: l'agglomération Bayonne - San Sebastián, avec une masse critique suffisante pour devenir une métropole de référence du système urbain, basque/atlantique et européen. Il s'agit de l'un des rares espaces transfrontaliers (et le seul de la frontière pyrénéenne) comptant 600000 habitants le long d'un couloir transnational.

Selon une de ses formulations, le défi était, et est toujours, d'essayer de modeler l'avenir en construisant une «agglomération» et non seulement de réagir aux événements parfois imposés de l'extérieur.

Le nouveau scénario de la coopération, renforcé par l'Union Monétaire, grâce à l'euro, réclamait non seulement la possibilité mais aussi le potentiel pour construire l'Eurocité.

En tout état de cause, la construction d'une Eurocité dans ce territoire si particulier, différent des autres par la concentration relative de population d'un côté et de l'autre de l'ancienne frontière, est encore une idée, particulièrement ambitieuse et innovante, mais, jusqu'à maintenant, rien de plus ni rien de moins qu'une «idée». En premier lieu, il faut éclaircir le sujet **dont nous parlons**.

Qu'est-ce que cela peut-il bien être une «cité» ... transfrontalière?

De quelle «cité» parlons-nous?

avec la construction littéraire de l'agglomération

5 comment metre en pratique ici et maintenant l'idée de «construction d'une agglomération»

De quelle «agglomération» parlons-nous?

Métropole européenne en réseau de 600000 habitants.

Comment et avec quoi la construit-on?

L'agglomération compacte traditionnelle: un simple référentiel de contraste

Nous avons tendance à comprendre par «agglomération» en termes physiques, un vaste ensemble urbain bâti, avec sa diversité interne de centre et banlieues, éventuellement lié à d'autres centres urbains, moindres, aux alentours, articulés en interne de manière semblable, et dont l'ensemble est alors appelé métropole, rassemblée par le noyau central, avec la plus grande concentration urbaine.

Bien que schématique en ce qui concerne l'énoncé, cette idée des agglomérations compactes traditionnelles est celle des formations métropolitaines qui, si elles sont plus petites, peuvent être considérées comme des agglomérations urbaines (Communauté urbaine, en France) ou, même au moyen du concept, également français, mais plus large, de «bassin de vie». Ceci est applicable même à un ensemble de noyaux urbains ou ruraux de moindre importance agglutinés les uns autour des autres, ne demandant pas d'arriver à une grande dimension pour jouer leur rôle relativement centralisateur, régional, en termes géographiques.

Lorsque ici, dans la zone transfrontalière nous parlons d'« agglomération », nous parlons de quelque chose de différent, de nouveau y compris dans sa formulation. Nous parlons d'une **métropole linéaire à plusieurs centres en réseau**, intégrant, utilisant – et par conséquent s'appuyant - sur la diversité de plusieurs noyaux urbains implantés dans cette zone, sur l'hypothèse – à la fois occasion et défi – qu'elle puisse parvenir à fonctionner conjointement, configurant ainsi une réalité urbaine unitaire nouvelle de plus de 600 000 habitants, qu'il faudrait classer dans la catégorie des métropoles européennes moyennes. Il ne s'agit pas d'une réalité urbaine continue (et cela ne pourra jamais le devenir), au sens d'une agglomération traditionnelle. Cette métropole comprend plusieurs agglomérations diverses, chacune d'elle spécifique, possédant son identité propre, voire contradictoire en termes de tension de voisinage et de rivalité vis-à-vis d'autres noyaux proches ou frontaliers.

Le nouveau concept clé « en réseau » est pour l'instant simplement un concept. Toutefois, il s'agit d'un concept d'avenir, non conçu pour le cas présent, bien que trouvant ici une concrétisation idéale. Il s'agit d'un concept «européen». Européen, non seulement parce qu'il est réalisé dans le cadre européen et son récent Schéma d'Aménagement du Territoire (SDEC), mais aussi parce qu'il répond localement à la conception européenne globale.

Que signifie le réseau dans le présent cas? La même chose, que ce soit au niveau local et de proximité, qu'au sens le plus large du réseau, au niveau global. On introduit ici le concept d'appartenance, simultanée, à une petite agglomération, moyenne ou grande, constituant la réalité urbaine immédiate (le quartier, le noyau urbain plus petit) et à la fois, à une autre réalité plus grande et moins proche, mais où le citoyen se sent également intégré au moyen d'un rapport également réel – autant que pour la réalité de proximité – dans son travail, ses loisirs, son éducation... qui, perçue comme sienne, lui donne une impression d'« appartenance ».

La métropole en réseau est une réalité à géométrie variable, convergente mais démarquée; chaque type de relation entre les différentes fractions d'un territoire très large est de nature variable. On y observe une grande palette de sensibilités qui autorisent une spécialisation relative, véritable levier pour une approche stratégique-territoriale, via l'aménagement du territoire.

Le défi devient fascinant. La difficulté de son application est reconnue, non spécifique aux zones transfrontalières. Elle est suscitée par toute réalité métropolitaine – plus évidente en termes de fonctionnalité – dans laquelle on essaie de transférer les groupes locaux (la commune, voire le quartier) à la réalité métropolitaine dont elle fait partie... même si on peut constater une complémentarité et une synergie très positives aux deux niveaux. Cette difficulté commune à d'autres réalités métropolitaines a été un problème de nos travaux, qui démontrent que la difficulté d'intégration est encore accrue par le fait qu'il s'agit d'une zone transfrontalière. C'est comme au cirque: «toujours plus difficile!».

Bayonne et Saint Sébastien constituent, sans aucun doute, deux agglomérations au sens traditionnel... et quelles agglomérations! De plus, chacune, à son niveau, joue le rôle de noyau central de ce que, de manière plus large, nous pouvons appeler un «bassin de vie». Chacun de ces «bassins» ne peut ni par lui-même, ni conjointement, embrasser la totalité de l'Eurocité potentielle.

Réalités diverses qu'il faut intégrer
Bien que d'entrée de jeu, compte tenu de leurs dimensions relatives, elles donnent le nom à l'Eurocité en formation, Bayonne et San Sebastián constituent deux réalités urbaines différentes, aujourd'hui encore relativement distantes l'une de l'autre. Entre elles, dans la «métropole/couloir», il y a une large série de réalités urbaines et rur-urbaines qui, bien que de moindre taille, présentent des particularités très marquées, qu'il faut également renforcer dans leur diversité.

Leur diversité est telle qu'elle met en cause, comme nous le verrons plus tard, le nom même de l'Eurocité. Un nom pour l'Eurocité pouvant rendre plus facile l'idée d'appartenance de tous? C'est une des premières questions suscitées par l'idée de sa construction.

En liaison avec théorisation de la «métropole en réseau», on peut argumenter à bon escient que l'agglomération ne se construit pas simplement avec ou par des infrastructures.

L'argumentation est pertinente. Il est vrai que le «réseau» et, en dernière analyse, les relations qui le composent, peuvent se produire et se renforcer sans s'appuyer nécessairement sur les infrastructures conventionnelles : les routes, les rues, les transports publics, ... qui ont permis d'identifier jusqu'alors l'idée et la sensation même d'une continuité physique et l'accessibilité au concept de «agglomération» et même de métropole.

Et comment la construire ? Avec quels acteurs ?

Il est également vrai que l'intégration de l'ensemble offre une masse critique suffisante pour rationaliser, en l'améliorant, la prestation de services de base, également infrastructureux, ou de services d'un nouveau type, en dépassant les vieilles barrières découlant du localisme, aiguisé ici les différentes modalités de gestion des deux côtés de la frontière.

Il est également pertinent de rappeler que l'idée «d'appartenance» n'est pas identifiable à la seule continuité physique. Réussir toutefois, en tant qu'objectif incontournable de l'Eurocité, que le Kursaal de Saint Sébastien ou le Casino de Biarritz existent et soient perçus comme propres aux 600000 citoyens résidents devient, entre autres choses, plus complexe du fait de leur accessibilité. Ceci nous renvoie en particulier aux infrastructures.

La nouvelle métropole ne peut se construire uniquement avec des infrastructures mais trouve sa base, aujourd'hui comme hier, dans les infrastructures. Autrement dit, une structure « métropolitaine », organisant l'ensemble. Si cette affirmation est vraie pour toute métropole, elle l'est encore plus pour cette Eurocité potentielle, singulière, dont l'origine est constituée par le chapelet de noyaux urbains enfilés dans un puissant couloir transnational européen. La stratégie de sa construction doit s'appuyer surtout sur ce couloir.

6 l'eurocité: interrogations suscitées par sa construction

Atouts pour entrer en compétition et structure interne pour bien les déployer

Deux questions se posent aujourd'hui à la base de tout exercice de planification stratégique-territorial. Les questions sont communes à tous les territoires susceptibles d'être intégrés dans une réalité unitaire conjointe, fonctionnelle et opérationnelle, perceptible par les citoyens. Ce sont les réponses à ces grandes questions qui doivent être très diverses, et spécifiques à chaque usage.

Ce n'est que dans les territoires les plus autosuffisants - peu nombreux - que ces questions n'apparaissent pas. Beaucoup d'autres traitent la question de manière générique. Les réponses le sont également. La particularité de ce territoire-ci, potentiellement intégrable dans une "Eurocité", empêche ici le traitement générique.

De quels **ATOUTS** spécifiques et différentiels disposons-nous pour entrer en compétition?

C'est la première question. Elle répond à une reconnaissance de la concurrence féroce d'aujourd'hui, qu'elle soit ou non reconnue, entre les agglomérations et les régions dans le cadre européen. Ni la résignation au rôle hérité, ni le repos sur les lauriers de l'autosuffisance ne peuvent constituer les bases d'un avenir toujours incertain et menacé, dans ce cas par des dangers, parmi lesquels le positionnement des autres, qui bougent également.

Les deux passages géographiques frontaliers, aux deux extrémités de la chaîne pyrénéenne, sont un produit du passé. Tous deux, à Est et à l'Ouest, sur l'Atlantique et sur la Méditerranée, étaient des passages obligés. Maintenant, face au futur, ils ne seraient pas les seuls passages possibles, et le rôle de chacun d'eux est déjà assuré en termes relatifs. De nouveaux passages peuvent être ouverts, le tunnel du Somport est en construction et un autre, pour renforcer la relation directe entre Toulouse et Saragosse, est à l'étude. La priorité donnée à l'axe méditerranéen avec sa capacité d'attraction, pourrait reléguer au second plan le passage Atlantique à l'Ouest des Pyrénées, en renforçant sa tendance actuelle à une marginalisation. Les couloirs des marchandises européens se déplacent vers l'Est, soulignant un peu plus l'effet de la banane méditerranéenne.

CONSTRUIRE UNE MÉTROPOLÉ: UN PROBLÈME COMMUN À D'AUTRES TERRITOIRES POTENTIELLEMENT MÉTROPOLITAINS, SIMPLEMENT PLUS AIGU ICI PUISQU'IL S'AGIT D'UN PROBLÈME TRANSFRONTALIER.

Cette hypothèse a déjà été évoquée pour les travaux. La question est commune, et bien connue pour les difficultés qu'elle englobe. Il s'agit ici d'invoquer également un exercice d'aménagement stratégique territorial à grande échelle. D'une part, dans le cadre d'une réalisation différente, des Plans Stratégiques, avec propositions destinées à engendrer des Projets. D'autre part, un regard plus diversifié sur le territoire, à une nouvelle échelle, différente de celle de la planification urbanistique locale.

Vers l'extérieur, il sera nécessaire de concevoir, à partir de la logique de l'Eurocité, les grandes infrastructures, qui relèvent de la compétence de tiers, appelés à apporter les ressources pour leur exécution

De plus, dépasser les réticences internes si elles ne sont pas exprimées par des tensions existant sur tous les territoires ayant plusieurs centres potentiellement métropolitains, fonctionnellement intégrables dans l'ensemble. Tensions et rivalités entre les communes, certaines banales, mais réelles et même aiguës de voisinage, et d'autres, plus importantes, dues à l'importance de la concurrence intermunicipale

Il faut dépasser également, ici comme dans d'autres métropoles, la tentation de mépriser (ou même diaboliser) les nouvelles et plus grandes occasions qui, pour les résidents, signifient compter sur l'ensemble "métropolitain" - potentiellement un marché unique du travail et de l'habitat - au lieu de les circonscrire, par inertie, à l'environnement de chaque territoire municipal. Il faut tendre vers une spécialisation relative, complémentaire, que chacun peut faire valoir sur l'ensemble métropolitain, quelle que soit la répartition en termes de revenus et de conditions de vie, visant une plus grande cohésion sociale

Le problème est, en termes conceptuels plus généraux, bien connu. Il est assimilable à celui toujours suscité par les réalités territoriales potentiellement métropolitaines présentant en leur sein des relations fonctionnelles internes, qui peuvent être beaucoup plus intenses et palpables que celles, jusqu'alors difficiles à cause de l'effet frontière, qui ont pu avoir lieu au sein de la conurbation potentielle Bayonne-San Sebastián

Conceptuellement et méthodologiquement, les points d'interrogation déjà évoqués au début sont bien connus, communs à d'autres métropoles également à construire: en quoi ce territoire «vers le dehors» peut-il jouer sa différence comme clé de son avenir? De quels atouts dispose-t-il? Et, pour les déployer, quelle organisation / structure interne territoriale métropolitaine est nécessaire?

Pour résumer brièvement, les **atouts de ce territoire complet** sont:

- La richesse et la qualité de l'**environnement**.
- La présence de **centres d'innovation et de développement** technologique liés au tissu productif.
- Une tradition **industrielle**, traduite aujourd'hui essentiellement par des PME compétitives.
- **Des ressources humaines**.
- Une **identité culturelle** bien enracinée.

Il s'agit d'atouts qui subissent toutefois ici le poids découlant de la frontière, victimes d'une dualité de systèmes juridiques et administratifs, d'une excessive compartimentation et d'une atomisation administrative, d'une mentalité frontalière qui se manifeste de manière obsolète et insuffisante dès qu'il s'agit de concertation sur les grandes infrastructures de communication, en particulier les chemins de fer, ports et aéroports.

Le fait frontalier implique donc une difficulté ajoutée, qui se traduit par:

- i) **A un premier niveau, extérieur, difficile à identifier dans le cas présent et à définir en terme d'atouts communs, potentiellement bénéfiques pour le territoire contigu concerné par l'intégration : le pari commun. Ceci n'est jamais facile ; mais avec un passé frontalier, cela s'avère encore plus difficile.**

De plus, dans un panorama d'une relative autosuffisance des deux territoires (pour des raisons très différentes), les avantages mêmes de l'intégration suscitent au moins le scepticisme et tendent à en diminuer le potentiel, surtout lorsque l'on hérite également du complexe d'infériorité de « l'autre », historiquement séparé par la frontière.

- ii) **A un second niveau, interne, parce que la décision obligeant à renouveler son économie n'est pas dictée directement par les lois du marché. Il s'agit, dans le présent cas, d'une décision politique : le dépassement des frontières.**

L'obsolescence, qui se produit ici également - comme dans tant d'autres métropoles occidentales - est différente. Elle ne se produit pas dans des secteurs de la vieille industrie ou dans l'industrie minière : il s'agit ici d'installations frontalières, particulièrement concentrées, compte tenu de l'exiguïté du passage et présentant, là où elles existent, l'impossibilité d'extension ou de modernisation. Aujourd'hui, il est difficile de construire le futur sur les bases de ce passé.

Mais, en même temps que ce poids du passé, **sur quoi pouvons nous compter en tant que différence positive issue de l'héritage frontalier?** Avec ce que nous pourrions considérer comme une **«culture de la frontière»**. Malgré des installations obsolètes, le savoir-faire logistique qui s'est mis en place à la faveur de l'ébullition de la frontière et qui est aujourd'hui pleinement développé, constitue un grand atout.

On compte également sur la différence de largeur de la voie ferrée - qui oblige encore - à une rupture de charge. Il s'agit d'un handicap mais peut être, bien utilisé, un atout, tant que l'anomalie sera maintenue... puisqu'elle sera toutefois dépassée par la construction annoncée du nouveau couloir transeuropéen N/S à haute vitesse à l'Ouest des Pyrénées, le long duquel la solution du maillon problématique Vitoria-Dax a été reconnue et reprise comme une des 14 priorités européennes sur la liste de Essen de 1994.

Pour l'Eurocité, une métropole - couloir est primordiale. Sa construction dépend d'une conception et d'une configuration adéquates de cet axe, en libérant le tracé urbano-territorial du trafic de marchandises longue distance. Ce n'est qu'alors que pourra être structurée en interne la métropole de façon efficace. Organiser le couloir n'est ni un plus, ni un complément pratique. Il constitue la condition nécessaire pour pouvoir construire l'Eurocité.

7 raisons de création d'une eurocité. stratégie et objectifs

Parmi les travaux réalisés, y compris le diagnostic commun, et malgré les obstacles constatés, on peut conclure que la construction d'une métropole transfrontalière européenne de type moyen, est indispensable.

Cette affirmation découle de la conjonction de trois facettes :

***L'EUROCITÉ EST UNE RÉALITÉ LATENTE.
L'EUROCITÉ EST UNE NÉCESSITÉ.
L'EUROCITÉ EST UNE OCCASION.***

L'Eurocité est une réalité latente

- Il s'agit d'une conurbation à la population dense, autonome par rapport à d'autres métropoles proches, occupant une position privilégiée, sur l'un des isthmes pyrénéens.
- Il s'agit d'un territoire particulièrement dynamique dont la zone de chalandise, à caractère métropolitain, déborde de la frange côtière couloir transnational.
- Il s'agit, dans l'Arc Atlantique, et entre Bordeaux et Bilbao, de l'entité qui peut constituer une métropole du type européen.
- Il s'agit d'un territoire emblématique étant donné sa spécificité culturelle, ainsi que la qualité et la diversité de l'environnement.

Enfin, elle résulte d'une volonté : le Livre Blanc n'est que l'aboutissement d'un long travail de coopération, de sensibilisation et de mobilisation d'un côté et de l'autre de l'ancienne frontière. Ni le lieu, ni le moment, ne répondent au hasard ; les perspectives ne traduisent pas une simple banalité. L'Eurocité s'inscrit progressivement dans les faits, grâce à la multiplication des initiatives. C'est déjà une réalité qui pointe, mais qui reste latente.

L'Eurocité est une nécessité...pour ce qu'elle n'est pas encore

- Il ne s'agit pas d'une juxtaposition de centres urbains de tailles variées, peu solidaires entre eux. Il ne s'agit pas non plus d'un équivalent fonctionnel d'une agglomération de 600 000 habitants... mais ces réalités sont potentielles.
- Elle ne compte pas encore sur la structure (métropolitaine) nécessaire, qui lui permettrait de procéder à une approche globale, utilisant ses atouts et l'aidant à faire face aux problèmes d'ensemble, nécessitant des solutions qui ne seront trouvées qu'à l'échelle de l'Eurocité, moyennant sa construction.
- Il ne s'agit pas d'un territoire qui, par son organisation actuelle, serait en condition de faire face au défi des nouveaux moyens du transport et de la communication. Des développements activés dans le désordre pourraient s'avérer pénalisants. Une approche décidée, conjointe et concertée est nécessaire, compte tenu des exigences financières et de la masse critique à atteindre pour qu'elle soit crédible

- Il ne s'agit pas d'un territoire déjà doté de la structure nécessaire lui permettant d'assurer un entretien durable de son histoire, ou de bénéficier d'une rente géographique basée sur sa condition d'Eurocouloir et de plate-forme multimodale (train, camion et, en partie, avion). Il est encore, surtout au Nord - mais en partie aussi au Sud - un espace périphérique dans la difficile situation de terminus de ligne.

- Elle n'est pas encore un territoire pouvant compter sur un réseau de métropoles européennes, puisque les politiques européennes favorisent ceux qui s'unissent. Le risque est double : pouvoir décrocher par rapport aux plus actifs (qui sont aussi des concurrents) et perdre les ressources financières européennes qui favorisent la coopération transfrontalière. Pour tout le reste, et compte tenu de ces risques en particulier, l'Eurocité est un besoin.

L'Eurocité est une occasion

• **Compte tenu de ses caractéristiques, elle peut, à la faveur d'un réel effort collectif et conjoint, faire de ses potentialités une réalité, en mettant réellement en chantier sa construction.**

- Son caractère particulier, à plusieurs centres, peut donner lieu à une structure multicentrique, offrant la possibilité d'un développement appuyé sur l'accroissement des relations internes, déjà mises en place, et d'autres, entre centres (les uns existant déjà et les autres à créer, davantage centralisés), ainsi que resserrer les liens avec d'autres pôles européens.

- Sa grande diversité socioéconomique, comportant plusieurs centres urbains, rur-urbains et plusieurs modes d'implantation dans le territoire, représente un véritable atout d'agglomération, ainsi qu'une base de renouvellement et d'innovation.

• **Compte tenu de la nouvelle donne territoriale envisagée ici, la grande innovation représentée par le dépassement des frontières, outre la concentration toujours croissante de l'espace temps, conduisent vers une évolution du système urbain, toujours davantage dominé par les métropoles structurées: l'Eurocité peut accéder à cette qualité et devenir compétitive dans le Grand Sud européen car elle relève aussi du Nord, si un projet et une organisation internes intègrent les nouveautés et dépassent les pratiques du passé.**

• **Compte tenu des nouvelles orientations et des normes communautaires, l'Eurocité dispose aujourd'hui de tous les atouts pour devenir, par sa simple construction, un territoire pilote et un paradigme d'application de ces politiques.**

- Pour la restructuration du réseau des agglomérations, qui sera prioritaire par suite de l'ouverture des frontières, les espaces transfrontaliers intercommunaux vont constituer des lieux symboliques du système relationnel et d'échanges d'un réseau urbain que l'on souhaite européen, et devenir en somme la matérialisation du Projet Europe.

- Dans ce cadre, l'Eurocité doit savoir s'étalonner sur une grande étendue, en rapport avec les opportunités du SDEC (Schéma de Développement de l'Espace Communautaire) en matière de coopération transfrontalière et inter-régionale, qui met en avant des stratégies communes de diversification économique, tournées vers un développement significatif, à valeur ajoutée, issu de la coopération entre agglomérations en réseau (rappelons le champ d'action - programme pour la façade Atlantique: développement des systèmes de transport multimodal (le ferroviaire étant prioritaire), meilleur accès aux infrastructures, meilleur accès aux connaissances et à l'information, entretien du patrimoine naturel et culturel, développement économique du secteur touristique).

• **Compte tenu de la nécessité d'agir pour que ces principes et critères se concrétisent dans des faits et pour que les changements nécessaires aient lieu (qui demanderont une certaine période de maturation et de mise en pratique), il convient d'imposer un énoncé d'objectifs clairs, traduisant une conviction issue de la nécessité, mais aussi de l'occasion.**

?

Vers Une Stratégie De L'Eurocité

L'argumentaire précédent montre que l'Eurocité verra le jour lorsque la conurbation sera en situation de passer de l'état **de communauté de destination, ce qu'elle est déjà, à une communauté de projet.**

Pour cette transition il faut concevoir puis créer les conditions de fonctionnement d'une véritable entité territoriale intégrée - en l'occurrence transfrontalière - en soulignant plus particulièrement la qualité et l'équité de toutes les composantes et de tous les habitants, afin **d'apporter, en prenant en compte le présent, de meilleures réponses aux futurs problèmes quotidiens.**

Mais, pour implémenter cette nouvelle architecture de l'espace européen, l'Eurocité doit viser un niveau plus élevé. Elle doit évidemment partir (comme elle le fait déjà) du quotidien qui s'appuie déjà sur la coopération transfrontalière, mais elle doit de surcroît tracer d'autres perspectives et de nouveaux projets susceptibles de rompre avec les pratiques routinières, fruits de l'inertie, en vue de gagner deux grands défis:

1 *l'appui potentiel des Etats*

Il faudra combiner la construction de la métropole avec les exigences (fonctionnelles et relationnelles), à la fois transfrontalières et transnationales. L'Eurocité doit dépasser sa condition actuelle de faible maillon dans un axe de transit transnational pour se **convertir en point nodal et exemplaire, à l'échelle européenne** qui, dès sa conception même, pourra justifier la captation et la priorité des investissements des Etats.

2 *l'accélération européenne*

Pour mobiliser la tension et aussi les ressources des instances européennes en faveur d'une métropole qui prétend se structurer, le défi consiste à **concevoir son propre modèle urbain**, basé sur la diversité, tout en organisant de manière convaincante et fonctionnelle l'Eurocouloir de transit à haute valeur ajoutée, découlant des flux qu'il capte.

Des termes de cette ambition surgissent les grands objectifs.

Objectifs De / Pour L'eurocité

1 Former la plate-forme atlantique des échanges intermodaux et de communication - information

en transformant le couloir actuel de simple transit en un Eurocouloir de développement.

2 Structurer une métropole linéaire à plusieurs centres en réseau

au moyen de la mise en pratique d'une gestion des espaces, des infrastructures et une offre de services et d'équipements avec un niveau d'articulation et de qualité correspondant aux exigences des métropoles européennes.

3 Protéger et valoriser le patrimoine naturel

par l'excellence environnementale, en application du concept de métropole verte.

SDEC, 1999: référentiel européen de cohérence

Il faut signaler que les objectifs et considérations précédents sont pleinement cohérents par rapport aux orientations du SDEC. Entre autre, celui-ci préconise:

- *La création d'Eurocouloirs de développement pour une meilleure et plus grande accessibilité des territoires.*
- *La promotion d'un système multicentralisé fondé sur le fonctionnement des agglomérations en réseau.*
- *Le développement durable, la gestion intelligente et la promotion du patrimoine naturel et culturel.*

qui doivent être la concrétisation d'une politique des espaces intégrée donnant lieu à la fois à des Schémas et à des Programmes opérationnels transfrontaliers de développement.

Les propositions pour construire l'Eurocité ne font que répondre à ces orientations.

objectifs, lignes d'action, actions

UN «SCHEMA» OPERATIONNEL POUR ORGANISER LA CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE AGGLOMERATION.

Les trois grands objectifs déjà mentionnés sont trois :

1. **PLATE-FORME ATLANTIQUE D'ECHANGES INTERMODAUX ET DE COMMUNICATION - INFORMATION**
2. **METROPOLE LINEAIRE A PLUSIEURS CENTRES EN RESEAU**
3. **METROPOLE VERTE**

Leur formulation, qui doit être catégorique, pourrait donner une impression de généralité. Plusieurs territoires voudraient avancer ces objectifs. Mais en fait, très peu le pourraient, car très peu disposent des atouts nécessaires pour remplir de tels défis.

Leur formulation, qui doit être catégorique, pourrait donner une impression de généralité. Plusieurs territoires voudraient avancer ces objectifs. Mais en fait, très peu le pourraient, car très peu disposent des atouts nécessaires pour remplir de tels défis.

Opérationnellement, il convient d'établir un passage intermédiaire entre ces 3 grands objectifs et une série d'actions concrètes à entreprendre, comme base à toute approche planificatrice d'actions. Cette étape intermédiaire sera appelée ici «lignes d'action». Elles sont au nombre de dix:

1. **EURO-COULOIR MULTIMODAL**
2. **TETES LOGISTIQUES**
3. **GRAND EQUIPEMENT D'EXCELLENCE**
4. **SYMBOLES PROPRES CONJOINTS**
5. **STRUCTURATION DE LA METROPOLE**
6. **SERVICES PUBLICS COMPETITIFS**
7. **MISE EN VALEUR DES TRANSPORTS PUBLICS ET CONTROLE DES TRANSPORTS PRIVES**
8. **VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN**
9. **EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE**
10. **MISE EN VALEUR DES ATOUTS EXISTANTS**

Bien qu'il existe logiquement un rapport direct entre les objectifs et les lignes d'action, le schéma ne constitue pas une arborescence, ni conceptuellement ni opérationnellement. Les lignes d'action servent à la fois plusieurs objectifs, et non pas seulement un seul. Les actions, à leur tour, répondent à plus d'une ligne et ont pour but d'atteindre, simultanément et intégralement, les trois grands objectifs. Ceux-ci sont la caractéristique commune à toutes les actions proposées.

Lors du travail, on a proposé **une liste de 25 actions**. Elles ne sont pas reprises ici immédiatement, mais elles seront listées au point 14 du présent résumé.

| | 1. PLATE-FORME D'ECHANGES INTERMODAUX | 2. METROPOLE POLYNUCLEAIRE EN RESEAU | 3. METROPOLE VERTE |
|---|--|---|--------------------------|
| 1. EURO-COULOIR MULTIMODAL | | | |
| 2. TETES LOGISTIQUES | | | |
| 3. GRAND EQUIPEMENT D'EXCELLENCE | | | |
| 4. SYMBOLES PROPRES CONJOINTS | | | |
| 5. STRUCTURATION DE METROPOLE | | | |
| 6. SERVICES PUBLICS COMPETITIFS | | | |
| 7. MISE EN VALEUR DE TRANSPORTS PUBLICS ET CONTROLE DU PRIVE | | | |
| 8. VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN | | | |
| 9. EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE | | | |
| 10. MISE EN VALEUR DES ATOUTS EXISTANTS | | | |

Le carrefour entre les 3 objectifs et les 10 lignes d'action souligne le défi que constitue le livre blanc à propos de la construction de cette métropole à plusieurs centres en réseau, par rapport aux 10 lignes qui ont une incidence sur son développement. Les deux autres objectifs, la métropole verte et la plate-forme atlantique d'échanges intermodaux, ont une incidence sur des aspects sectoriels d'accompagnement de la stratégie interdisciplinaire impliquant la construction métropolitaine, mais constituent aussi des parties fondamentales. La plate-forme est la clé de voûte permettant de développer l'Eurocité en tant qu'unité intégrée, en tant qu'élément libérateur du territoire de la complexe charge du transit de marchandises. La métropole verte manifeste le besoin d'avancer sur la pérennité des caractéristiques territoriales de l'Eurocité, d'une qualité environnementale bien particulière.

La liste, comme nous l'avons répété plusieurs fois, ne prétendait pas présenter une hiérarchie dans les actions. Les priorités doivent être établies, après validation politique, par les institutions qui peuvent mettre en route leur exécution, aussi bien directement - puisque les compétences adéquates existent - que sur la capacité et le droit à proposer des actions en justifiant de leurs avantages à tous ceux qui disposent des compétences et des ressources pour les mener à bien.

Dans les présentations successives des propositions qui ont déjà été faites, on peut regretter le manque de hiérarchisation des actions qui, toutefois, était implicite compte tenu du plus grand (ou du moindre) développement exposé pour chacune. Ainsi, on entendra comme une proposition de priorités l'ordre exprimé lors de la présentation des propositions / actions réalisées ci-après, aux points 8, 9, 10, 11 et 12 du présent document.

Lorsque nous parlons d'actions, il s'agit bien évidemment de propositions. Pour l'instant, il ne s'agit que d'idées, de concepts. Elles ne sont pas encore des « projets », mais aspirent à le devenir et prétendent être la base des projets correspondants. Toutes ces idées nécessiteraient une étude ultérieure, un développement en tant que projet et en tant qu'opération, surtout certaines d'entre elles qui recèlent de grandes innovations.

L'intérêt suscité par les propositions sera mesuré par la mise en marche d'autres études concrètes, pas toujours faciles ni bon marché. Ces études sont nécessaires pour que les idées soient acceptées et mises en place. Toutefois, aucune ne doit être refusée par manque de viabilité, si les études en question n'ont pas été réalisées.

Les études seront nécessaires pour valider les propositions, mais aussi pour pouvoir éventuellement les décliner, sur la base de **la configuration souhaitée pour l'avenir** mais surtout pas en fonction du passé qui, étant donné la tendance à l'inertie, aboutirait au refus de toute innovation.

La stratégie peut être énoncée en termes généraux. C'est ce que l'on a déjà fait. Toutefois, la stratégie se résume aux propositions qui en constituent l'expression. C'est l'objectif du résumé du tableau du point 14. Expression.

La grande proposition stratégique: nouveau corridor specialise pour les marchandises

LES CONDITIONS POUR POUVOIR CONSTRUIRE LA "NOUVELLE AGGLOMÉRATION" EN RÉSEAU

Cela a déjà été dit mais il convient d'y revenir: l'ensemble des noyaux urbains et l'agglomération déjà constituée, pouvant être organisés en termes d'avenir comme une métropole linéaire moyenne européenne à plusieurs centres en réseau, pour 600 000 habitants, trouve sa genèse dans le couloir également européen, transnational.

Toute métropole évite le trafic de passage:

Nécessité d'une "alternative"

L'argument, dans son contenu essentiel, est élémentaire.

Toute agglomération, ou métropole de 600 000 habitants, tend à construire un contournement routier.

C'est-à-dire, à réclamer que les trafics de passage, qui historiquement la traversaient, soient déviés. Surtout lorsque la genèse s'est appuyée sur le concept de carrefour, de chemin ou de point de rupture de charge – dans ces cas, la frontière - **la nécessité de construire une voie de contournement devient cruciale.**

Il peut être avancé, ce qui est vrai, que les autoroutes A-8 au Sud et A-63 au Nord, ont déjà constitué, lors de leur conception, il y a plus de 30 ans, des voies de contournement des centres urbains constitués le long des voies premières: respectivement la N-1 et la N-10.

De plus, compte tenu du fait que ces autoroutes sont à péage (ce qui a permis leur construction), des voies de contournement successives ont été construites pour certains centres, libérant la N-1 de trafic de passage, devenue en fait une mauvaise avenue urbaine, sans en avoir les caractéristiques, compte tenu de son origine routière.

Dans cette même logique, la seule existence jusqu'à présent – en l'absence d'une approche conjointe de l'Eurocité – d'autres actions ont été prévues: la deuxième voie de contournement de Saint Sébastien, la troisième voie pour la A-8; au sud et, plus polémique, la troisième voie sur certains tronçons de l'A-63, au nord. Ces actions s'avèrent nécessaires, mais seront-elles suffisantes? Elles constituent une réponse du type remède nécessaire, car toujours en retard par rapport à la demande constatée lorsque l'on rentre dans des situations proches de la congestion.

Toutefois, ce n'est pas seulement parce qu'on prétend construire une métropole de 600 000 habitants – qui, en tout état de cause, exige de poser de nouveau la question à une grande échelle – mais c'est aussi parce que cela signifie aujourd'hui, et dans l'avenir, **que le Couloir N/S à l'Ouest des Pyrénées demande une autre approche** de cette dimension métropolitaine. Fournira-t-elle les mêmes résultats? Est-ce que les solutions seront du même type que celles apportées jusqu'à présent? Tout semble indiquer que, au minimum, il faut **reposer les questions en faisant un saut qualitatif et pas seulement quantitatif.**

Le dépassement des frontières pour un marché unique affecte non seulement les espaces transfrontaliers, mais tous les autres, bien qu'en moindre mesure. Les flux de transport, surtout celui des marchandises, augmentent. La prévision d'intensité du trafic lourd par le couloir N/S A-63 / A-8 croît de manière exponentielle. Chaque année, le trafic léger augmente également. L'addition de ces deux trafics, marqués par le pourcentage élevé du trafic lourd, est aujourd'hui à la fois congestive et dangereuse. Elle le sera inévitablement beaucoup plus dans les années à venir, et ceci n'est qu'une vision tendancielle, prévisible, sans que l'on puisse rien faire pour l'empêcher ou l'atténuer. Est-ce que cette augmentation du flux de marchandises nous convient? Convient-elle à l'Eurocité future que l'on essaie de construire? Cette question est assurément stratégique.

Se situer dans l'axe, et ici continuer à parier pour **le maintien sur l'un des grands axes transnationaux européens constituent un objectif pour l'Eurocité.** Nous avons déjà posé cette question, mais de manière plus élaborée: **constituer la plate-forme atlantique d'échanges intermodaux et de communication / information.**

Or, l'objectif implique une plus grande captation des flux, tout en augmentant la valeur ajoutée issue desdits flux de passage. En planifiant la construction de l'Eurocité, cette augmentation de flux doit être compatible, permettant ainsi d'optimiser l'organisation interne pour contrer la compétition extérieure. Après avoir soulevé toutes ces questions, on en revient au train. Sera-t-il la solution? Peut-il être une alternative au trafic routier? Pour l'instant, certainement pas, mais le peut-il à l'avenir? Et, le cas échéant, dans quelle mesure et comment?.

Genèse et nouvelles sollicitations pour les réseaux ferroviaires

Bien que succinctement, il faut aussi rappeler la genèse des tracés ferroviaires et leurs différentes fonctions cumulées sur les lignes initiales.

Les tracés ferroviaires se fondent sur une logique historique différente de celle des routes. Les voies ont été construites au bord des centres urbains, dans leur configuration initiale, « lorsqu'il n'y avait pas de train ». Depuis, les agglomérations, pour se développer, ont sauté la « limite » des voies qui sont devenues, ainsi, une barrière dans les tissus urbains. Le processus est bien connu. Les lignes de chemin de fer traversent aujourd'hui les agglomérations. Dépasser ces barrières divisionnaires, par train à ciel ouvert, est l'un des sujets urbains fondamentaux, dans les grandes et les moyennes agglomérations. Elles ne sont acceptées qu'avec beaucoup de résignation dans des agglomérations de moindre population où il pourrait sembler démesuré d'imaginer les tunnels en tant que réponse, sans doute non unique, pour dépasser ces obstacles. Toutefois, dans une métropole de 600 000 habitants, où l'échelle est différente, il est aujourd'hui difficilement admissible de maintenir sans aucun traitement additionnel la ligne de chemin de fer initiale la traversant et où se sont accumulés, compte tenu de son caractère unique, des trafics de longue distance, des lignes locales et de fret. Le trafic est ici incompatible avec l'environnement urbain. Se pose également le problème de la nécessaire spécialisation des voies ; des voies de contournement pour le fret et des lignes, souterraines ou non, uniquement pour les voyageurs.

Jusqu'à un passé récent, le train avait été relégué au rang de moyen de transport « archaïque ». La route et l'avion semblaient l'avoir rendu obsolète. Les nouveaux trains à grande vitesse ont mis à mal cette tendance. Ils concurrencent la voiture et l'avion. Ils représentent un pari, et même « le pari » européen, malgré le coût élevé de leur infrastructure, nécessairement nouvelle, puisque les lignes existantes ne satisfont pas ses exigences de tracé.

Or, les nouvelles lignes de TGV/AVE, tendent à être conçues uniquement pour les voyageurs. Ils offrent une nouvelle alternative à ce type de trafic, tendant à reléguer le trafic de marchandises vers les lignes existantes, à proximité des banlieues. Les nouvelles lignes peuvent donc devenir une infrastructure supplémentaire, une de plus, qui ne permet pas de résoudre – puisqu'il ne remplace pas les lignes existantes- les problèmes urbains des anciennes lignes, qui traversent les agglomérations.

Le trafic ferroviaire de marchandises a aussi besoin d'une voie de contournement

C'est ce qui s'est produit avec les lignes françaises de TGV lorsque l'on ne parvint, dans le même temps, à reprendre la construction de nouvelles lignes de fret sur la grande partie pour cette raison, que l'on a remis en cause la construction de la nouvelle ligne dans le nord de l'Eurocité, qui semblait seulement relever de l'incorporation d'une infrastructure supplémentaire.

Seule la proposition de la Nouvelle Infrastructure du Pays Basque, connue sous le nom de « Y basque », - avec sa reconduction postérieure aux lignes à vitesse rapide et non à grande vitesse- intègre le fait nouveau qu'il pourrait s'agir d'une ligne à usage mixte, pour les voyageurs et les marchandises.

Au même moment, dans l'Union Européenne, on donne la priorité stratégique au train, tant dans le domaine du trafic voyageurs que du trafic de marchandises. Une proposition s'impose face à la non-viabilité d'une capacité routière suffisante (mais qui sera toujours insuffisante), dont les impacts urbains et sur l'environnement sont très importants.

Dans le cadre de cette option stratégique, on construit, grâce à d'importants investissements, le nouveau réseau européen à Grande Vitesse. La part de captation par le train du flux croissant de marchandises augmente légèrement, à la différence de la route, avec les camions, qui offre des prestations de type « porte à porte », beaucoup plus souples que celles du train. L'option stratégique ne repose pas sur l'espoir que, par sa supposée rationalité générale – certaine mais objectivement non compétitive- le trafic de marchandises finisse par s'imposer plutôt en train qu'en camion. Cela n'est pas la solution. L'option stratégique implicite – qui n'a peut-être pas été énoncée avec suffisamment d'importance - c'est que le camion soit canalisé vers les lignes ferroviaires, sans nécessiter d'augmenter de façon incessante une offre de voies autoroutières qui, à l'extrême, conduirait à remettre en question tout objectif urbain/environnemental.

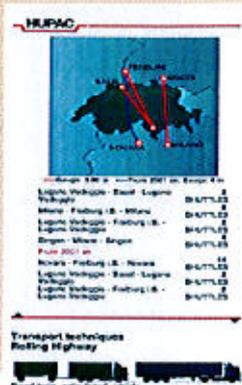
Le défi technologique ferroviaire et ses précédents

Le défi technologique repose sur le fait que les camions se déplaceraient, de façon opérationnelle, en wagons ferroviaires qui pourraient aller aux vitesses prévues pour le trafic voyageurs, sur le nouveau réseau européen à Grande Vitesse, où se sont concentrés de grands efforts d'investissement.

En réalité, les vitesses seraient moindres, et elles sont encore circonscrites à des situations spéciales, comme celles de l'Eurotunnel sous la Manche, ces formules visant à canaliser les camions sur les voies ferroviaires n'appartiennent plus au futur. Elles sont déjà une réalité. Parmi les réalités que l'on peut observer, on trouve aussi le cas de la Suisse, préoccupée par les conséquences sur l'environnement qu'aurait signifié le transit de camions par des autoroutes, dont le pays alpin aurait dû autrement augmenter le nombre sur son territoire gardé et accidenté. La portée de cet exemple est exemplaire. Premièrement, la Suisse a orienté les camions au travers de son territoire. Puis, elle a organisé des trains de camions pour des destinations extra-frontalières, bénéficiant du transit de camions sur des wagons.



Ces exemples, ainsi que celui de la proposition de tunnel ferroviaire mixte de 42 kms. à basse cote, au travers des Pyrénées, qu'étudie la Communauté Autonome d'Aragon (pour la liaison directe Toulouse-Saragosse) permettent de parler de solutions contrastées, et non uniquement des projets, que l'on appelle déjà en France « ferroutage ». Sans aller plus loin, depuis la plate-forme intermodale de Mougere, germe sans doute d'une nouvelle conception de la combinaison camion-train au sein de l'Eurocité, les convois de marchandises à horaire fixe viennent d'être lancés (résolvant la traditionnelle irrégularité des marchandises ferroviaires) depuis ce point jusqu'à Rotterdam. Les camions, grâce au système de charge mobile, c'est à dire, sans la cabine tractrice, sont montés sur le train et vont jusqu'à la destination du train, où une nouvelle accroche celle-ci et la mène vers sa destination finale. Ceci constitue sans doute un précédent à retenir. Nous l'envisageons d'ailleurs ainsi dans la Proposition.



Il faut partir d'une base. Tôt ou tard, en fonction en grande partie de la détermination avec laquelle on le demande, de la façon dont on justifie et montre les bénéfices que l'on saura en tirer, on finira par construire une nouvelle voie ferrée à grande vitesse. En tout état de cause, celle-ci devra présenter un nouveau tracé :

Le dilemme, en fin de compte, réside dans le fait de savoir si l'on conçoit cette nouvelle ligne comme quelque chose « en soi » et que l'on essaie de la concevoir depuis et pour l'Eurocité ou si, comme on l'a envisagé jusqu'ici, on la perçoit en son sein comme une imposition venant de l'extérieur voulue par les autres, les Etats et l'UE elle-même, qui doivent la construire. Malgré les réticences des citoyens du territoire sur lequel elle doit passer, et même face à la résistance de ceux-ci, la réalisation du maillon que l'on a considéré prioritaire en 1994, continuera de prendre du retard. Les raisons du retard peuvent être différentes. La résistance ne fait que les renforcer.

Dans l'Eurocité, une nouvelle ligne ferroviaire sera créée !

La nouvelle ligne concerne l'Eurocité. Faut-il se demander pourquoi ? Elle constitue une priorité, et même une condition à sa construction. Malgré un tel poids, cela n'apparaît que maintenant, au moment où apparaît le défi et qu'il faut concevoir la manière précise de la construire. Cela représente sans doute une action prioritaire pour sa construction et c'est ainsi que nous l'avons envisagé dans ce travail.

Aussi, apparaît-elle comme la clé de la décision et même de la position interne vis à vis de la nouvelle ligne. Il faut savoir si cette nouvelle ligne n'est destinée qu'au trafic voyageurs ou également, peut-être en la complétant, à celui des marchandises.

Compter avec la ligne de TGV signifie aujourd'hui, en soi, une particularité. Même s'il s'agit seulement d'une ligne voyageurs, elle permet de se positionner sur le réseau européen. Cependant, cette valeur, reconnue, peut ne pas toujours être partagée, au vu des conséquences qu'elle pourrait avoir. La question, déjà posée sur ce territoire, est : l'élaboration de cette nouvelle ligne permettra-t-elle d'améliorer encore la qualité de vie dans les grands ensembles urbains de l'Eurocité et, partant, de faciliter sa construction ? S'il s'agit uniquement d'une ligne voyageurs, la nouvelle ligne représentera une nouvelle infrastructure, qui viendra s'ajouter à celles déjà existantes. Comme de coutume en France, on maintient le trafic de marchandises sur la ligne préexistante, qui dans le cas présent traverse, en raison d'une inertie héritée du passé, les grands ensembles urbains. Peut-on accepter dans une métropole de 600 000 habitants, dont les grands ensembles ne sont pas encore considérés de façon séparée, que cette ligne soit toujours une barrière/coupure, et en plus qu'elle soit destinée à des marchandises ? Contournement ou déviation pour ce trafic ? D'autres métropoles de ce rang y sont parvenues. Cela devrait donc constituer un objectif. Sortir les marchandises de l'intérieur de la agglomération permet aussi de remodeler la ligne existante, par le traitement urbain ou souterrain, pour le trafic voyageurs, de banlieue et/ou local, qui nécessitent une centralisation dans ses gares. C'est pourquoi, on tend même à ce que les gares des nouvelles lignes à grande vitesse soient transitaires, au sous-sol des centres agglomérations, afin de mieux concurrencer l'avion. Le coût élevé de ces nouvelles lignes permet d'envisager en soi ce surcoût apparent, compte tenu des avantages et des économies créées dans le domaine de l'exploitation ; il s'agit d'un nouveau mode intégré de concevoir l'investissement en infrastructures.

Du côté sud, le projet de Nouvelle Infrastructure Ferroviaire (Y basque) n'envisage pas, sauf à Vitoria, de stations transitaires sous les agglomérations. Si l'on considère que son tracé est extérieur à celles-ci, ce qui se conçoit, comme on l'a déjà dit, il faut qu'il soit mixte, voyageurs/marchandises. Il s'agit d'une nouveauté dans le panorama européen. Cependant, cela sera-t-il vraiment la voie à suivre ?

. En quoi une voie de contournement pour les marchandises, avec le poids relatif réduit de ce trafic par rapport à celui que supporte la route, serait-elle justifiée autrement ? Comme nous l'avons également déjà signalé, même si à l'avenir le train voit sa part augmenter dans le trafic, jamais il ne pourra absorber un pourcentage significatif du flux de marchandises, qui continuera de se faire majoritairement en camion.

La proposition de voie spécialisée pour les marchandises : les alternatives

Sur la base des considérations antérieures, de nature stratégique, une **proposition de voie spécialisée de marchandises** a été façonnée.

Afin de faire face au problème de la **constante augmentation du nombre de camions**, et sans préjuger même de son importance, ni de la solution concrète à appliquer, en théorie, **différentes alternatives** se dégagent :

1 On pourrait **construire une déviation routière de l'Eurocité dans son ensemble**. Celle-ci à son tour pourrait être de deux types :

1.a/ Une autre autoroute, encore plus à l'intérieur que le couloir actuel, plus éloignée du littoral, et qui canaliserait, comme cela est habituel, tout type de trafics, sur le modèle de la 2^{ème} déviation de Saint Sébastien.

Il s'agit d'une solution extrême, bien que conventionnelle, qui de fait a été considérée ici uniquement de façon partielle. Elle impliquerait de graves conséquences sur l'environnement et, pour autant, ne permettrait pas de réduire celles d'aucune autre infrastructure existante, en devenant, sans contreparties, une infrastructure supplémentaire. Elle pourrait à la limite être attractive pour l'investissement privé, en fonction de quoi, par congestion de la voie existante, elle pourrait capter une demande croissante. Or, en aucune façon, elle ne disposerait de l'appui ni de subvention de l'Union Européenne, puisqu'elle entrerait en contradiction avec sa politique et sa stratégie en matière de transports, qui donne la priorité au chemin de fer.

1.b/ Une voie spécialisée pour les camions. Elle signifierait une nouveauté et, en tant que tel, pourrait présenter un intérêt, en évitant l'extension des voies (incessante dans le cas contraire) de l'actuel couloir A8/A63 qui, à son tour spécialisé pour le trafic de véhicules légers, permettrait de proposer sans extension une capacité bien supérieure à moyen et à long terme.

Cette possibilité comporte à son tour deux options, pour ce qui concerne son tracé :

1.b.i/ Tracé indépendant, qui signifierait une autre infrastructure, sans entraîner la modification de l'une de celles qui existent actuellement, qu'elle soit routière ou ferroviaire.

1.b.ii/ Privilégier le tracé, que l'on finira par construire en tout état de cause, de la nouvelle ligne de TGV, pour qu'au moins, on ne crée qu'une seule nouvelle marque pour le territoire, et de cette manière, en superficie et/ou tunnel, de tenir compte de la délicate orographie locale.

2 Une **voie spécialisée** pour les marchandises, ferroviaire mais sur laquelle les camions circuleraient également. Les plates-formes d'échanges intermodaux sont leur complément obligé.

Cela apparaît comme une solution envisageable, nécessairement mixte, compte tenu des deux problèmes suscités. Premièrement, par rapport à la commodité de contournement du trafic ferroviaire de marchandises. Dans le même temps, et grâce à une ambition supérieure et l'innovation, il pourrait gérer le trafic de camions, par une **solution de ferroutage**. Cela peut même être une expérience pilote de cette combinaison et être présentée ainsi devant l'Union Européenne.

Il ne s'agit pas d'une projection, comme on l'a déjà dit. Il existe des précédents. L'acheminement de camions a déjà été testé. Il consisterait, dans le cas présent, à anticiper sur un futur qui deviendra réalité, de façon certaine, même s'il n'est pas possible d'en fixer la date.

Devancer le temps signifie cependant, ici et maintenant, dans la agglomération transfrontalière que l'on veut construire, une **façon de se positionner** pour le moment où, l'acheminement de camions par le train, se généralisera.

Où les trains se formeront-ils ? Où se produira l'intermodalité avec la valeur ajoutée qu'entraînent ces points de rupture (si la ligne continue à la largeur européenne UIC, résolvant le problème de la rupture obligée entraîné par la différence de largeur de voie des deux côtés de la frontière) ? La plate-forme de Mougerre, par sa modernité, s'appuie encore en grande partie sur la différence de largeurs. Cela ne signifie-t-il pas un avantage à prendre en compte, tant que la différence subsiste ?

C'est sans doute une proposition d'avenir. Mais c'est **déjà maintenant** qu'il faut profiter des circonstances, en transformant le problème en opportunité : c'est une option qui peut encore tirer avantage des largeurs différentes pour les marchandises pour se positionner dans l'avenir.

Il convient par conséquent, en prenant le futur plan de la nouvelle ligne à vitesse rapide/grande vitesse, de proposer d'y implémenter la construction de ce tronçon mixte, marchandises/voies, même avant que la ligne ne soit complétée.

Or, l'acheminement des camions vers le train ne pourrait se faire qu'à partir de plates-formes et d'installations également à venir. Il ne peut être réalisé à partir de celles déjà existantes, exiguës, sur l'ancienne frontière et appuyées sur la ligne existante. La plate-forme de Mougerre répond déjà aux nouvelles exigences. Il s'agirait de **construire une autre plate-forme, dans un système intégré bicéphale, sur le côté sud**, en remplaçant ainsi, et non en éliminant, les vétustes installations d'Irún/Hendaye et en libérant par ailleurs, sur le Txingudi, une aire qui pourrait être très utile à d'autres fins.

Avec cette option, sans doute attractive et d'une importance singulière pour l'Eurocité, on dirigerait les camions vers ces deux plates-formes, à partir desquelles ils seraient montés sur le train. Pour cela, il faudrait établir des restrictions au passage de camions, surtout ceux qui effectuent de grands trajets, à travers l'Eurocité. Ceci serait le fonctionnement optimal.

En définitive, en libérant une part significative de camions, les routes, pour le coup transformables en de bonnes avenues urbaines de la nouvelle métropole, et même le couloir A8/A63 spécialisé pour les véhicules légers (via Parque ?) dans lequel il s'intégrerait aussi, réduisant le besoin d'augmentation de voies. « Une agglomération sans camions ! » pourrait devenir le slogan de l'Eurocité qui, de nos jours, rencontrerait un plus grand écho du côté nord, plus sensibilisé aux conséquences sur l'environnement.

Monter les camions dans le train pour un trajet de 40-50 km, cela s'avère-t-il ingénieux ? On peut le penser. Cela présente de grands avantages et finira par se produire. Il peut y avoir cependant d'autres options.

3

Option mixte, transitoire ou définitive, de **voie spécialisée pour les camions**

(déjà mentionnée) superposée, **ressemblant à la nouvelle voie ferroviaire**. Plus coûteuse, peut-être moins ingénieuse, elle apporterait aussi une réponse au problème de la double voie de contournement/de déviation, routière et ferroviaire. Les plates-formes logistico-intermodales seraient en tout état de cause un complément nécessaire.

Concevable comme option, elle ne contera pas en principe sur l'appui et les ressources de l'Union Européenne, qui pourrait bien les destiner à réaliser ici et maintenant, comme on l'a signalé, une expérience pilote de **ferroulage**, répondant expressément à ses priorités et anticipant l'avenir.

Avec les différentes alternatives envisagées, on essaierait de libérer l'Eurocité du trafic de marchandises, en canalisant celui-ci à l'extérieur, en aidant la croissance des flux tout en obtenant une plus grande valeur ajoutée de son passage, et en permettant en même temps de structurer la métropole à partir de cette libération

Ainsi, au sein des stratégies concernant le transport de fret dans l'Eurocité, il faut souligner le rôle crucial qu'est en train d'acquérir le cabotage, sous l'impulsion de l'UE, en tant qu'option complémentaire et intégrée du transport ferroviaire, routier et aéroporté. Le développement des activités de FEDERING est à l'origine, surtout du côté français, d'une multiplication d'initiatives relatives à la création de lignes de service - le Havre étant fer de lance - plus ou moins suivies par les ports espagnols. Il reste encore presque tout à faire, et c'est avec les réflexions que ce Livre Blanc tend à apporter que l'on envisage le système de transport et de logistique comme une unité de travail intégral prenant en compte tous les moyens de transports possibles.

Le système logistique

La conception de la grande plate-forme atlantique d'échanges intermodaux, doit être un système. Associé aux deux têtes possibles, à leur tour reliées aux ports, ...,

..., on projette un autre **grand développement logistico-industriel en Gaintxurizketa**, sur la base des propositions antérieures.

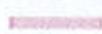


Il constitue un paradigme de la nouvelle approche que la construction de l'Eurocité permet et réclame. A grande échelle, on peut aussi envisager un autre type d'action pour la nouvelle métropole, plus large et plus complète, dépassant l'enchevêtrement des polygones, proches les uns des autres mais qui ne sont pas conçus dans leur ensemble, ni en fonction de leurs dimensions, de leurs accès ou de leurs services. Une telle planification serait conforme au pari logistique que la nouvelle métropole peut engager.

Autres propositions ferroviaires et aéroportuaires

Dans la perspective de la nouvelle métropole, qui n'était pas envisagée auparavant, il faudra prévoir la localisation et la qualité des arrêts du TGV. En principe, il y en aurait deux : un déjà prévue à Saint Sébastien, située dans la périphérie, et un autre sur Bayonne-Anglet-Biarritz (BAB), non encore localisé.



-  **tracé Y basque**
-  **arrêt à San Sebastián?**
-  **arrêt à Txingudi?**
-  **arrêt à l' aéroport de Biarritz?**

Le nouvel arrêt, sur le BAB, est envisagé à l'aéroport de Biarritz, souterrain et regroupant en même temps une possible agglomération aéroportuaire. Cette disposition permettrait-elle d'en faire « l'Aéroport » de l'Eurocité, alimenté par le TGV ? Il permettrait de libérer le sol de l'aéroport de Hondarribia, dans la baie de Txingudi.

Dans le même temps, si l'on reconsidère les propositions antérieures, il conviendrait de noter la possibilité d'un arrêt souterrain, selon le mode utilisé pour concevoir les arrêts transitaires de TGV, dans le centre de Saint Sébastien. Une autre station possible pourrait être située dans la nouvelle centralisation du Txingudi, également souterraine et sur une nouvelle ligne, en ayant ôté le trafic de marchandises par la voie ferroviaire extérieure. Ce troisième arrêt pourrait être optionnel ou, éventuellement, devenir une alternative unique aux deux autres, en devenant dans cette hypothèse l'arrêt de l'Eurocité, dans son nouveau centre.

Les différentes solutions proposées pour l'intermodalité et sa liaison avec le réseau à grande vitesse et aéroportuaire nécessitent l'intégration et le développement des systèmes de télécommunications et d'informations (interconnexion des liaisons à haut débit). Aspect externe de la société de l'information, étudié par ailleurs.

Structurer la métropole

réseau interne routier,, dorsale verte, réseau de transport public.

Les éléments qui forment le support de la nouvelle configuration métropolitaine intégrée.

On part de la nécessité de doter l'Eurocité d'une **structure propre**, vers l'intérieur, et non partagée avec le vaste parcours qui traverse la métropole, bien qu'il s'intègre parfaitement avec lui. Cette structure doit disposer d'éléments longitudinaux fortifiés et particulièrement transversaux qui règlent le problème de l'accessibilité à ce niveau intermédiaire.

Niveau jamais décidé, ni envisagé, entre les autoroutes et les routes locales, qui précisément constitue le niveau **authentiquement métropolitain**.



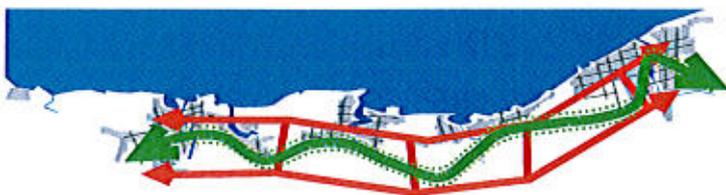
Voici la proposition, construire l'armature, le **NOUVEAU RESEAU ROUTIER INTERNE**. Comme un réseau qui équilibre, distribue et crée des centralités. Il est conçu à partir de quelques éléments existants et d'autres nouveaux, en tenant compte du nouveau rôle qu'elle devra jouer dans le nouveau réseau interne.

Dans le sud, on façonne un réseau routier qui met en avant la transversalité du complexe territoire de Guipúzcoa, et dans le Nord on renforce sa structure linéaire. Les deux éléments s'appuient, d'un côté, sur la 2^e Rcade de Saint Sébastien, et de l'autre, sur quelques tronçons nouveaux d'autoroute, proposés des deux côtés de la Bidasoa, qui libèrent certaines zones stratégiques d'une trop grande intensité d'infrastructures héritée du passé.

Sur le tronçon Pasajes-Irún on a effectué une première approche de la construction de ce réseau routier redéfinissant le caractère de quelques-uns des éléments qui maintenant passent par lui.

On utilise des tronçons existants de la NI, ligne de la Renfe, de la A8,... sur lesquels on fait l'exercice de projection de validation de cette structure de soutien. D'autre part, on propose trois nouvelles «rocades» pour compléter un tracé d'autoroute qui libère trois zones stratégiques, celui de Bidasoa, bordant le Txingudi; celui de Saint Jean de Luz-Bidart; et celui du BAB, déjà envisagé auparavant.

A partir de la proposition du réseau routier métropolitain, et qui est intégrée à/sur elle, on définit la **DORSALE VERTE**, l'Avenue métropolitaine, axe vertébré de l'Eurocité, sillonnée par les transports publics. Cette dorsale parcourt tout le territoire de la métropole, comprenant les centres urbains traditionnels et les nouvelles centralités. On y donne la priorité au transport public, en y incorporant un train-tramway longitudinal, de Saint Sébastien à Bayonne.





Ici, est présenté le concept dessiné sur le territoire ; il s'agit d'une option à développer. La voie représentée s'appuie sur quelques tronçons existants du chemin de fer, tant du TOPO, de la RENFE et de la SNCF, que de la voie routière actuelle, N10, N1. L'étude à mener part des bases présentées ici et des études réalisées tant dans la zone de Saint Sébastien, sur les alternatives d'implantation d'un métro léger, que de l'étude sur le « TCSP Côte Basque ».

A partir de là, l'utilisation d'un modèle mobile bitension, à double vitesse train/tramway est proposée, pour s'adapter au territoire disparate qu'il parcourt, tantôt urbain, tantôt rural. Dans la zone Saint Jean de Luz-Bayonne, on trouve une configuration possible de cette dorsale verte, qui réutilise les voies des différentes infrastructures existantes, tant routières que ferroviaires. Avec l'objectif de parcourir les grands ensembles et les nouveaux centres métropolitains, le métro léger (train-tramway) occupe les avenues centrales de ces grands ensembles, parvenant à éliminer la circulation routière privée, en récupérant au bénéfice du piéton des zones de grande valeur actuellement excessivement congestionnées. D'autre part, le métro léger se rapproche de l'aéroport de Biarritz, avec un arrêt au bâtiment terminal, en parfaite intermodalité, pour terminer à la boucle de Bayonne.

De la même façon que dans le cas du réseau routier interne, le métro léger s'empare des tronçons existants d'autres infrastructures, la N10, parties du tracé SNCF, complétés par de nouveaux axes, en principe de moindre longueur que ceux existants.

Sur cette ligne, tant pour la nouvelle armature routière que pour la dorsale verte, l'augmentation de l'utilisation des transports publics et la réalisation de l'excellence environnementale ne sont pas des objectifs réalisables sans la mise en œuvre d'un **RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC INTÉGRÉ ET DE QUALITÉ**. Ainsi, l'intégration du nouveau réseau de métro léger appuyé sur la dorsale verte, qui articule le réseau métropolitain de l'Eurocité, devient un facteur essentiel pour la construction de la nouvelle structure proposée.

Ce puissant axe de transport public, avec des caractéristiques de métro léger, avec des distances variables inter-stations (réduites dans les grands ensembles urbains et supérieures en dehors), qui garantissent en tout état de cause une bonne couverture territoriale et des vitesses élevées sur les tronçons interurbains, permettra de proposer des temps de voyages réduits. Il est complété à différents arrêts par la conception de type interchangeurs avec les autres lignes et les moyens de transport public.

Les arrêts de l'axe-colonne verte de l'Eurocité se conçoivent ainsi, avec leur potentiel centralisateur, comme des **INTERCHANGEURS** de transport public, mais aussi comme des éléments d'accès et d'échanges à partir des deux autres grands moyens envisagés : la marche et le vélo.

Il s'agit d'un système véritablement intégré dans le réseau urbain, qui disposera de larges trottoirs pour le passage des piétons et de pistes cyclables, en dotant chaque arrêt d'emplacements nécessaires pour ranger les vélos, permettant la plus grande accessibilité à la nouvelle ligne proposée.

C'est uniquement à partir d'un système de transport public avec une bonne couverture territoriale, la meilleure accessibilité possible, l'intégration de tous ses éléments physiques, d'information et tarifaires, que l'on pourra parvenir à favoriser l'utilisation du transport en commun et rééquilibrer la répartition disproportionnée modale existant entre les transports publics et le véhicule privé en faveur du premier.

Enfin, le réseau de transport public de l'Eurocité est complété par une série de **parkings de dissuasion** intégrés, qui permettent le transfert vers le transport public des voyageurs provenant de l'extérieur de l'Eurocité avec leur véhicule privé, ce qui concerne spécialement le tourisme

De cette manière, on libère surtout les centres urbains de la pression de l'automobile, en permettant la récupération d'une partie de l'espace actuellement occupé tant pour le trafic que pour le stationnement des véhicules, qui peut être maintenant consacré à d'autres usages permettant de mieux gérer l'espace.

En plus des propositions visant à donner une articulation à la nouvelle structure métropolitaine, il devient nécessaire de « remodeler » et de réorganiser les tissus urbains existants pour les préparer à la nouvelle réalité présentée. Surtout remodeler dans le sud et travailler à quelques nouveaux développements au nord. Dans le sud, **deux opérations de régénération urbaine** sont proposées à Pasajes et Irún, et au nord **une AUTRE OPÉRATION DE RÉGÉNÉRATION** à Bayonne, déjà lancée, associée au réaménagement **DU PARC PORTUAIRE DE L'ADOUR**, sur la base de l'étude existante, avec un double objectif : doter d'une part, l'ensemble de l'estuaire de lisibilité et d'autre part, réguler les différents tronçons de la zone portuaire.

Et comme action prioritaire, construire le cœur de l'Eurocité à **Txingudi**, là où se trouvait l'ancienne frontière, sur les terrains qui bordent la spectaculaire baie naturelle, actuellement site d'installations ferroviaires et aéroportuaires. Il deviendrait le lieu symbolique et réel où matérialiser ce projet métropolitain transfrontalier complexe. Action qui est présentée dans le point suivant.

1 Txingudi : le réaménagement en suspens...

EXPRESSION MÊME DE LA VOLONTÉ DE CONSTRUIRE L'EUROCITÉ

Le centre de l'Eurocité, le lieu stratégique où se matérialisait l'ancienne frontière, à cheval sur la Bidassoa, où s'accumulent les installations ferroviaires et routières du transit international, obligeant à tourner le dos aux deux pays est, maintenant, la plus grande opportunité pour l'Eurocité et le lieu où authentifier **la volonté de dépasser les frontières.**

Une fois dépassé le concept physique de frontière, il s'agit de réaliser une profonde transformation urbaine là où a surgi une agglomération polycentrique dans un environnement très valorisant, où les grandes installations existantes, en grande partie redondantes et obsolètes, ont accaparé les meilleurs sols, en prenant maintenant conscience des potentialités supérieures de la baie de Txingudi.

Ces installations ne sont pas suffisamment opérationnelles, et doivent être transférées dans le nouveau cadre de l'Eurocité. C'est ce qui ressort des principales propositions stratégiques présentées dans ce document.



En ce qui concerne l'hypothèse du transfert, on présente une même proposition avec une alternative, les deux options qui en découlent pouvant même être envisagées comme deux étapes du même programme.

L'objectif est de créer un espace singulier, dont le centre se trouverait sur la Bidassoa, à portée de tous, qui intégrerait les sols des trois communes frontalières : Irún, Hondarribia et Hendaye.

Il s'agit d'un schéma conceptuel. Il se distingue par ses caractéristiques et sa grande portée. Un boulevard circulaire entoure le nouvel espace transfrontalier intégrant et reliant les trois centres urbains existants ainsi que les deux pays, qui sont à leur tour directement connectés avec les principales infrastructures routières. À l'intérieur restent rattachés les sols de l'aéroport de Hondarribia et les installations ferroviaires de la frontière de Irún / Hendaye. À sa place, apparaît un nouveau centre métropolitain. Une place, la place de l'Europe, s'appuie sur la Bidassoa en intégrant les quatre ponts de la frontière, où l'on pourrait même proposer un bâtiment pont. Un axe central relierait le centre de Irún avec celui de Hendaye, l'avenue « Europe », une nouvelle avenue qui dépasse par son concept celle déjà existante du même nom à Irún. Cette avenue, sillonnée par la dorsale verte (Action 16), avec ses transports publics intégrés, traverse l'espace central, bordant la place de l'Europe. Tout le long de l'avenue se déroulent une série d'activités, avec des immeubles, des équipements, des services, une activité économique, etc., au caractère emblématique qui correspond à la centralisation potentielle du Txingudi, qui se matérialiserait ainsi.

Dans la zone de l'aéroport, comme cela a été présenté dans l'Action 8, on propose d'implanter le **champ de foires et d'expositions**, ce qui pourrait être entrepris selon une double phase.

L'opportunité que suppose de construire un unique Champ de Foires et Expositions pour l'ensemble des 600 000 habitants de l'Eurocité, représente l'entrée sur le circuit international du marché des foires et expositions avec un positionnement exceptionnel par rapport à la concurrence. Ce marché potentiel direct, avec une zone d'influence très supérieure, est l'un des facteurs d'attrait fondamentaux qui justifient les décisions de localisation des organisateurs de foires. Cette masse critique, associée à l'offre culturelle riche et variée, gastronomique, environnementale et une solide action d'amélioration des infrastructures permettront d'entrer dans le cercle exclusif et élitiste des agglomérations métropolitaines qui accueillent les foires les meilleures et les plus rentables. La concurrence est féroce, puisque le « gâteau » est particulièrement succulent. C'est pourquoi il faut concentrer les efforts dans une seule direction ; la fragmentation est inutile. Seuls servent les grands équipements d'« excellence ».

Ces conditions, associées à la possibilité de situer le Champ de Foires et d'Expositions de l'Eurocité dans un lieu emblématique, désignent la zone de Txingudi, charnière transfrontalière, comme la situation idéale pour cet équipement d'excellence. Et, à l'intérieur de Txingudi, la zone de l'aéroport de Hondarribia satisfait aux conditions exposées. Capacité d'agrandissement, liaison avec les infrastructures routières et ferroviaires de la nouvelle métropole, exemple de coopération et de coordination transfrontalière... sont autant d'atouts précieux.

Parc d'Expositions?



Dans une première phase, le Champ de Foires et d'Expositions pourrait occuper les sols situés à proximité de l'aéroport, en devenant le premier champ de foires et d'expositions disposant d'un aéroport incorporé, pour passer, dans une seconde phase, à la colonisation des propres sols de l'aéroport, à condition que dans le développement de l'étude stratégique mentionnée dans l'Action 6, on fixe comme priorité le développement d'un nouvel aéroport mixte pour l'Eurocité en s'appuyant sur celui de Biarritz ou, éventuellement, sur une nouvelle implantation.

De plus, il est suggéré de placer trois tours individuelles, une dans chaque municipalité, signifiant la force et la puissance de la métropole nouvellement créée

Dans la **seconde alternative**, qu'illustre l'image reprise ci après, se reflète l'option du maintien de l'activité aéroportuaire à Hondarribia, qui peut être rendue compatible avec le reste des propositions présentées.

Un pont piétonnier est aussi incorporé, avec une option pour le passage des transports publics, qui à la manière de la Rambla del Mar, à Barcelone, dans le cas présent relierait le bord de mer de Hondarribia avec celui de Hendaye. Dans ce concept, on envisage de maintenir les objectifs de qualité de l'environnement de l'Eurocité, puisqu'on accorde depuis le début une attention particulière aux marais et à leur remise en état en tant que fondement du nouvel aménagement, en renforçant la grande qualité environnementale de la baie de Txingudi.

12

Nouveaux services d'excellence

MASSE CRITIQUE, GESTION ET NIVEAUX D'EXIGENCE AUTRE CLÉ DE L'EUROCITÉ

Les services publics sont un des vecteurs stratégiques du projet d'Eurocité dans la mesure où ils jouent un rôle essentiel dans l'articulation et la perméabilisation du territoire transfrontalier et dans sa cohésion économique et sociale, qui, comme on l'a dit, a guidé depuis son lancement le processus de coopération transfrontalière Bayonne-San Sebastián. La prise en considération des services publics dans le Livre Blanc de l'Eurocité, est essentiellement fondée sur **trois facteurs** :

1
Premièrement, les **processus communautaires de libéralisation des services publics** résultant du marché unique, l'élimination des monopoles nationaux et l'application des normes de la concurrence aux entreprises qui gèrent des services d'intérêt général. Ainsi, les services publics se sont vus affectés par les impératifs d'ouverture des marchés : efficacité, dynamisme économique et libre concurrence, en plus de la cohésion économique et sociale, ce qui a conduit à l'adaptation des systèmes organisationnels et de gestion traditionnels en vue d'offrir des services compétitifs.

2
Deuxièmement, les **innovations** technologiques, les attentes des usagers, les limitations budgétaires résultant de l'union économique et monétaire et le **développement de cadres normatifs communautaires communs** dans des secteurs comme les télécommunications, les transports, l'eau, les déchets,... ont façonné un nouveau scénario caractérisé par des niveaux plus élevés d'exigences techniques avec l'augmentation corrélative des investissements futurs et de régulations économiques, ce qui a une grande incidence sur des territoires transfrontaliers comme l'Eurocité Bayonne-San Sebastián.

3
Et Troisièmement, nous sommes face à des domaines d'action qui concernent la **gestion des services urbains** ; à la différence des infrastructures dans lesquelles interviennent les administrations compétentes de différents niveaux. Les **administrations locales disposent d'une importante marge de manœuvre dans la prise de décisions, dans la mesure où elles se situent dans leur domaine de compétence**. D'où l'opportunité et la capacité d'intégrer, avec toute l'importance que cela implique, les services urbains dans le projet de l'Eurocité.

Partant de ce scénario, le Livre Blanc aborde les systèmes de gestion des services publics présents dans l'Eurocité en faisant ressortir les opportunités et les obstacles existants ainsi que les **instruments juridiques mis à la disposition des administrations territoriales par le Traité de Bayonne de 1995 pour la gestion des équipements et des services publics transfrontaliers**, et dans lequel le consortium est la forme qui s'adapte le mieux à la réalité de l'Eurocité en rendant possible « dès maintenant » la matérialisation des projets transfrontaliers concernant les équipements et services publics.

En définitive, et en accord avec les orientations communautaires, les attraits, la compétitivité et l'excellence territoriale de l'Eurocité passeront par l'adaptation de ses systèmes organisationnels et de gestion actuels aux paramètres d'efficacité, compétitivité et qualité, en présentant une offre de services publics compétitifs et de qualité. Si bien que sur la base des politiques communautaires existantes ou de l'incidence sociale de secteurs précis pour l'Eurocité, nous avons pris en considération, pour l'élaboration de propositions techniques, les domaines de la gestion des déchets urbains et du cycle de l'eau, des télécommunications, de l'université que nous énonçons de façon synthétique.

La gestion des déchets urbains dans l'Eurocité doit faire face à court terme au manque de diversification des installations et à l'épuisement et à la fermeture obligée des installations existantes.

Les exigences de la réglementation communautaire se rapportant aux décharges publiques et aux objectifs de recyclage et de valorisation, associées à la nécessité d'envisager une planification des infrastructures à l'avenir, offrent le cadre approprié pour envisager une concertation au niveau transfrontalier. L'objectif est de définir une gestion des déchets qui permette, en termes économiques, d'assumer les investissements et les coûts de gestion et, en termes techniques, de se conformer aux paramètres de protection de l'environnement comme facteur d'attrait et d'excellence urbaine.

La gestion des déchets urbains

La rationalisation des ressources publiques au travers des économies d'échelle générées par 600 000 habitants et l'utilisation de techniques de traitement avancées et respectueuses de l'environnement peuvent **trouver une réponse opérationnelle dans un réseau intégré d'installations de traitement de déchets pour l'Eurocité.**

La politique communautaire de l'eau se base sur la gestion prudente et rationnelle des ressources naturelles et sur la prévention. Considéré comme un service d'intérêt général, l'établissement par la réglementation communautaire des objectifs relatifs à la qualité de l'eau pour la consommation humaine, le traitement des eaux résiduelles ou la qualité des eaux de baignade a une incidence déterminante sur les modalités de gestion. Sa conformité est un élément d'excellence urbaine.

La gestion du cycle de l'eau

Il s'ensuit que la concertation pour l'amélioration et le développement de l'infrastructure conjoints, des équipements de traitement, la gestion des espaces d'intérêt, la recherche et/ou l'utilisation des ressources hydriques, exigent une action conjointe et coordonnée de la part de la série des acteurs intervenants sur le territoire. Cette action trouve son plus bel exemple dans le Txingudi.

L'actuel cadre communautaire des télécommunications, libéralisées par la séparation de la propriété et l'utilisation des infrastructures de télécommunications, place l'Eurocité face à un scénario porteur d'opportunités pour intégrer les télécommunications dans l'objectif d'ossature et de cohésion sociale du territoire transfrontalier. L'Eurocité peut ainsi profiter de ce facteur de compétitivité territoriale en se dotant d'infrastructures de communication de grande capacité et en configurant, en concertation avec les opérateurs privés, une offre transfrontalière de services orientés vers les acteurs économiques, au travers de services à valeur ajoutée pour les entreprises, aux acteurs institutionnels et aux citoyens au travers de l'introduction de ces technologies dans les services publics (transports, éducation, santé..).

La société de l'information : une offre de télécommunications intégrée

Ce dispositif lié aux Parcs Technologiques et à l'Université peut être l'exemple **pour assurer une visibilité européenne et internationale de l'Eurocité.** Pour la positionner sur le réseau européen de métropoles structurées.

L'université est appelée à jouer un rôle primordial dans le processus d'articulation et de cohésion sociale dans l'Eurocité dans la mesure où elle renvoie à des enjeux tels que la qualité des ressources humaines, le marché du travail ou la mobilité des professionnels et des étudiants. L'actuel déséquilibre en termes d'offre universitaire et de population entre les universités implantées dans l'Eurocité, l'inertie frontalière des systèmes universitaires, l'absence d'actions destinées à favoriser la mobilité des étudiants et des professeurs et l'absence de reconnaissance de diplômes universitaires sont autant d'éléments qui montrent la nécessité pour l'université de s'adapter aux processus d'intégration, pour qu'elle puisse réellement jouer ce rôle de cohésion dans l'Eurocité.

L'Université et la formation

L'offre de diplômes de formation conjoints, les échanges de professeurs et la promotion de stages pour les étudiants, associés au développement d'actions destinées à promouvoir les ressources humaines qualifiées et compétitives, liées aux troisièmes cycles en rapport avec les spécialités transfrontalières peuvent être quelques-unes des lignes de stratégie pour que l'université trouve sa niche de marché sur la base du nouvel élément différentiel : c'est l'impact transfrontier.

Le projet d'Euroinstitut devrait être le lieu de rapprochement des centres de recherche universitaire ainsi que d'échanges en matière de formation transfrontalière tant pour les institutions publiques que privées.

Mettre au service des citoyens les ressources humaines et matérielles du cadre transfrontalier, tel est l'esprit qui guide le processus de coopération lancé dans le domaine sanitaire dans l'Eurocité.

Une offre sanitaire intégrée

Rendre possible l'accès des citoyens aux centres de santé qui puissent répondre à leurs besoins de façon appropriée, promouvoir les échanges de professionnels de santé, favoriser les programmes initiés dans des spécialités sanitaires, les services des urgences etc. font partie des défis de l'Eurocité. Pour cela, la configuration d'une **offre sanitaire intégrée nécessite l'étude préalable des possibilités et des opportunités existantes, de l'organisation appropriée et de la détermination des objectifs quantitatifs et qualitatifs.**

13

Autres actions pour l'Eurocité

SA CONSTRUCTION NÉCESSITE DES SYMBOLES GAGNER UNE IDENTITÉ, AFFIRMER SON APPARTENANCE

En plus des actions présentées dans les précédents paragraphes, il est indispensable d'aborder un autre type d'intervention, très important car emblématique des profondes transformations du territoire, très différent dans sa concrétisation qui renvoie à la création d'une identité unique, à l'intérieur des particularités de chaque unité qui composent la carte de l'Eurocité.

Ce sont, généralement, des actions dont le coût est réduit et qui peuvent tout à fait être mises en place maintenant, qui contribuent à « forger l'identité et à affirmer une appartenance ».

Elles essaient d'intégrer, sous une ombrelle commune, toute une série d'éléments existants et/ou à repenser en vue de renforcer la cohérence interne de l'Eurocité.

L'appropriation métropolitaine de sites remarquables existants a pour but la lecture conjointe d'équipements comme le Gran Kursaal, le Casino de Biarritz ou l'agglomération de Saint Jean de Luz, entre autres, et leur intégration pour **articuler une offre touristique commune**, depuis les plages de Saint Sébastien jusqu'aux berges de l'Adour.

Les possibilités d'être compétitif sur le marché global du tourisme sont centrées sur le regroupement des valeurs existantes avec une capacité d'attraction de la demande. L'offre de l'Eurocité, jusqu'à maintenant fragmentée et qui est même entièrement en auto-concurrence, nécessite une présence conjointe sur les marchés, tant nationaux qu'internationaux. Il s'agit d'une offre multiple. Le rural et l'urbain, la mer et la montagne, le sport et la gastronomie tout comme la culture se mélangent dans un environnement de grande beauté qu'il faut intégrer dans une offre touristique unitaire et cohérente. En proposant à cette fin la création d'un centre de promotion intégré de l'Eurocité.

Proposer, avec la masse critique des 600 000 habitants, une offre **mediatique caractéristique de l'eurocité**, comme action transversale, avec la télévision par câble, la presse, le web de l'Eurocité, ayant pour objectif de donner une image de vie unitaire et mixte de la métropole et de sensibiliser ses habitants à la construction d'un destin partagé.

En surmontant la diversité de couleurs et des types de signaux à l'intérieur de l'Eurocité, on propose une action qui rationalise, et ainsi rendra lisible, l'image unitaire que présente l'espace public interne, au moyen d'une **signalétique commune**.

Elle se réfère à la création d'une signalisation routière propre, comme facteur de cohésion, lisibilité et promotion du territoire. Elle se baserait sur la conception et la réalisation d'un projet global: avec une charte graphique et un livre élégants, avec un plan qui mettrait en évidence les portes de l'Eurocité, les entrées des agglomérations qui la composent, les sites, les grands équipements, les itinéraires, ...

et, enfin, sur un territoire où les valeurs environnementales impliquent un facteur essentiel de sa propre identité, selon le développement de l'objectif de la métropole verte, deux actions sont proposées, directement axées sur :

**LA «
CHARTÉ»
D'ECOLOGIE
URBAINE et
LE PARC DE
L'EUROCITÉ.**

La charte d'écologie urbaine est le label de qualité environnementale du territoire de l'Eurocité, d'où la nécessité de son incorporation au reste des politiques locales ayant une incidence sur le territoire. Les domaines à aborder par la « charte » font référence au système marin et côtier, la gestion du cycle de l'eau, la gestion des déchets, la qualité de l'air, les systèmes de transport et d'énergie, la qualité du milieu urbain et du milieu naturel.

Dans son développement,
l'action sur le **parc de l'eurocité** s'oriente vers la création d'un espace protégé, ouvert au public et matérialisant la coopération transfrontalière en matière d'organisation du développement des espaces, au bénéfice de la préservation de la nature pour la qualité de vie dans l'Eurocité et des paysages culturels en vue d'attirer les touristes. Le parc de l'Eurocité doit être l'un des éléments les plus importants **importants d'un programme**

Reste une action à présenter, très délicate à introduire du fait de sa difficile intégration, et qui n'a pas non plus été dénombrée dans les 25 actions du Livre Blanc, qui sont en réalité 25+1.

comme nous le disions plus tôt. Il s'agirait de trouver **Un Nom**

A L'Eurocité, pour cette nouvelle entité. Lorsque l'homme trouve une chose qu'il ne connaît pas, immédiatement il lui attribue une identité et une appellation, pour la reconnaître comme un tout et, comme tel, la rendre unique. Il s'agit bien de cela : trouver un terme qui serve pour désigner ce que l'on appelle jusqu'à maintenant, avant sa construction, **EUROCITÉ BASQUE BAYONNE-SAN SEBASTIÁN.**

Cette action consiste en la création d'un nom et d'un logo propres à l'Eurocité (par un concours dans le cadre européen), comme facteurs de cohésion, d'identification, de promotion de la métropole - tant à l'intérieur qu'à l'extérieur- et de moyen de sensibilisation des habitants et des acteurs locaux du défi transfrontalier.

14

les 25 actions proposées : énoncé

PANORAMA COMPLET D'UNE AMBITION : SYNERGIES DANS LA CONSTRUCTION DE L'EUROCITE

| | 1. EURO-COLOUR MULTIMODAL | 2. TÊTES LOGISTIQUES | 3. GRAND EQUIPEMENT D'EXCELLENCE | 4. SYMBOLES PROPRES COHÉRENTS | 5. STRUCTURATION DE LA MÉTROPOLE | 6. SERVICES PUBLICS COMPÉTITIFS | 7. MISE EN VALEUR DES TRANSPORTS PUBLICS ET CONTRÔLE DES TRANSPORTS PRIVÉS | 8. VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN | 9. EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE | 10. MISE EN VALEUR DES ATOUTS EXISTANTS |
|--|---------------------------|----------------------|----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|--|---|--------------------------------|---|
| 1. LIGNE À GRANDE VITESSE | ☑ | ☑ | | | ☑ | | | | | |
| 2. NOUVEAU SYSTÈME LOGISTIQUE | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ | | | | ☑ | ☑ |
| 3. PARC INDUSTRIEL LOGISTIQUE | ☑ | ☑ | | | ☑ | | | | | |
| 4. INTÉGRATION LOGISTIQUE DES PORTS EN RÉSEAU | ☑ | ☑ | | | ☑ | | | | | |
| 5. CABOTAGE INTERNATIONAL | ☑ | ☑ | | | | | | | | |
| 6. CITÉ AÉROPORTUAIRE | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ | | ☑ | | | |
| 7. AUTOROUTES DE L'INFORMATION | | | | | | ☑ | | | | |
| 8. PARC D'EXPOSITIONS DE L'EUROCITÉ | | | ☑ | ☑ | ☑ | | | | | ☑ |
| 9. APPROPRIATION MÉTROPOLITAINE DE SITES REMARQUABLES | | | ☑ | ☑ | | | ☑ | | | ☑ |
| 10. SERVICE TRANSPORTALIER D'EAU ET D'ASSAINISSEMENT DE TERREPIN | | | | ☑ | | ☑ | | | ☑ | |
| 11. TRINGUE: NOUVELLE CENTRALITÉ | | | ☑ | ☑ | ☑ | | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ |
| 12. ARTICULER L'OFFRE ARTISTIQUE ET CULTURELLE COMMUNE | | | | ☑ | | | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ |
| 13. SIGNALÉTIQUE COMMUNE | | | | ☑ | ☑ | | | | | |
| 14. LES MÉDIA ET LA SENSIBILISATION CITOYENNE | | | ☑ | ☑ | | | | | | ☑ |
| 15. LA MAILLE VIVRE DE L'EUROCITÉ | | | | ☑ | ☑ | | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ |
| 16. DOSSALE VERTE ET MÉTRO LÉGER | | | ☑ | ☑ | ☑ | | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ |
| 17. LES RÉSEAUX INTÉGRÉS DES INSTALLATIONS DE BESOINS URBAINS | | | | ☑ | | ☑ | | ☑ | ☑ | |
| 18. NOUVELLE ORGANISATION DES SERVICES PUBLICS LOCALS | | | | ☑ | | ☑ | | | | |
| 19. L'OFFRE UNIVERSITAIRE INTÉGRÉE, LA FORMATION PROFESSIONNELLE ET LINGUISTIQUE | | | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ | | | | ☑ |
| 20. LES RÉSEAUX DE TRANSPORT PUBLIC INTERURBAINS ET LES STATIONNEMENTS DE BESOIN | | | | | ☑ | | ☑ | ☑ | ☑ | ☑ |
| 21. L'OFFRE SANITAIRE INTÉGRÉE ET LES SERVICES SOCIAUX | | | | ☑ | | ☑ | | | | ☑ |
| 22. LA CHARTE DE L'ÉCOLOGIE MÉTROPOLITAINE | | | | ☑ | | | | | ☑ | ☑ |
| 23. LE PARC DE L'EUROCITÉ | | | ☑ | ☑ | ☑ | | | | ☑ | ☑ |
| 24. LE PARC PORTUAIRE DE L'ADORE | | | ☑ | | ☑ | | | | ☑ | ☑ |
| 25. PASAJES, BÓN Y BAYONA: TROIS OPÉRATIONS DE RENOUVEAU URBAIN | | | | | ☑ | | ☑ | | | ☑ |

Cette matrice montre le **le réseau touffu de relations** qui s'établissent entre les **10 lignes d'action stratégiques et les 25 actions**.

Ce croisement signale avec une grande clarté les lignes de stratégie présentant la plus grande incidence pour la construction de l'Eurocité. La première - comment pourrait-il en aller autrement ? - est celle relative à **la symbolique propre conjointe**, il paraît évident que la majorité des propositions à faire dans un territoire objectif défini, comme cela arrive dans le présent cas, contribuent à renforcer la reconnaissance intégrée de ce territoire.

La cinquième ligne d'actions stratégiques de ce classement, **Structurer la Métropole**, exprime avec une grande clarté la thèse du Livre Blanc sur la nécessité de créer la structure métropolitaine capable de construire le futur de l'Eurocité.

Enfin, les deux lignes d'action suivantes, nécessitant la plus grande implication au travers d'actions, sont la 10 et la 9: **renforcer les valeurs existantes et l'excellence environnementale**, qui indiquent que ce n'est qu'au travers de l'estimation et l'enrichissement de l'identité de l'Eurocité (avec ses principales valeurs physiques, environnementales et de production), qu'on pourra avancer dans la consolidation de ce qui aujourd'hui n'est qu'une idée, matérialisée déjà cependant dans le Livre Blanc.

D'autre part, les actions concrètes que le plus grand nombre de lignes d'actions stratégiques développent sont les suivantes : tout d'abord on trouve trois actions, **le nouveau système logistique, la nouvelle centralité de Txingudi et la dorsale verte-métro léger**, qui constituent les bases de la construction de l'Eurocité. D'un côté, la nouvelle infrastructure logistique qui facilite la naissance de la métropole, de l'autre, son centre dans le Txingudi, et enfin, l'élément axe-emblème qui amène les différents fragments la composant.

Les **25+1 ACTIONS** présentées dans ce Livre Blanc ont pour objectif de susciter le débat. Il s'agit d'un document ouvert, dans lequel l'équipe de rédaction a élaboré un programme qui aborde tous les types de thèmes, avec une plus ou moins grande incidence physique, plus ou moins difficile, qui diffèrent par leur temporalité, pour que dorénavant on puisse discuter et parvenir à des consensus, et surtout pour que l'on décide d'avancer sur les différents types d'actions.

Tout influe sur la construction de l'Eurocité, et **L'EUROCITÉ** se doit de devenir la référence de discussion pour tout ce qui peut avoir une incidence sur ce territoire.

Que signifie la condition de « modèle commun » ? Qu'il devient déjà une orientation objective, à prendre en compte par tous, que ce soient les départements sectoriels, les autres entités administratives et institutions locales, ou qu'il conduit à de nouvelles décisions au jour le jour, même face à des projets consolidés, conçus auparavant, à partir de bases différentes, avant même l'objectif de construire l'Eurocité.

Le nouveau « modèle », certainement conçu à partir d'une perspective intégratrice et proprement territoriale à grande échelle de l'Eurocité dans son ensemble, pourra faire irruption ainsi, en dernière analyse, sur la scène politique et quotidienne.

Il doit pouvoir aider le nouveau processus décisionnel ou, si l'on veut, **un processus décisionnel de type nouveau**, dont l'invention s'avère obligée dans toute la métropole en formation mais dont la nécessité s'intensifie précisément sur ce territoire, par sa spécificité transfrontalière. Dans le délai d'élaboration du Livre Blanc, se pose une multitude d'événements institutionnels non coordonnés : un chevauchement de projets, d'initiatives et de décisions déjà élaborées à partir d'autres bases et d'autres paramètres. Celles-ci peuvent s'avérer divergentes avec les orientations stratégiques du Livre Blanc pour la construction de l'Eurocité. L'intégration de ces propositions antérieures avec celles du Livre Blanc nécessiteront un effort de consolidation au plan de la coordination institutionnelle et franchir la plus forte des frontières, la frontière mentale.

Les propositions doivent être débattues, en tenant compte de statut de référence stratégique. C'est là que réside la plus grande difficulté d'articulation du débat. Sinon, ce sera un débat futile. Or, on a toujours dit que le Livre Blanc avait pour but de constituer une base pour passer de l'« observation » à l'« Action ». Ainsi, quand il faudra agir, après avoir ouvert la voie, la réflexion et les propositions qu'il contribueront à :

- a) Lancer les nouveaux projets et, en premier lieu, leur étude en tant que projet/opérationnel.
- b) Reconsidérer, voire arrêter, des projets antérieurs qui pourraient s'avérer contradictoires avec la construction de l'Eurocité.
- c) Imprégner et qualifier des projets et les décisions qui, répondant à la logique de l'action quotidienne, sont encadrés chaque année dans les budgets. Si souvent semblables à ceux prévus par le passé, ils acquerront, dans le nouveau cadre stratégique, un caractère novateur, contribuant à la synergie menant à la construction de l'Eurocité.

Mais cette situation, si l'on y parvient, se produira plus tard, après le **processus décisionnel de nouveau type dont nous avons parlé** qui, en dernière analyse, et dans le complexe (mais enrichissant) contexte européen, trouve son expression avec la « **gouvernance** ». Il s'agit d'un terme nouveau. On pourrait l'expliquer par la « **gestion concertée** », **processus décisionnel partagé et en définitive**, par des termes synthétiques qui veulent traduire une complexité décisionnelle, où les institutions et leurs compétences, **formellement " exclusives »** pour la concrétisation de ces décisions les partageant en fait avec, une présence croissante de la société civile. A cette symbiose s'articule l'incorporation d'investissements privés concertés sous différents aspects : (projets, services, etc.) qui revenaient traditionnellement à l'investissement public.

En annexe, on reprend une réflexion plus large sur le concept de « gouvernance ». Cependant, ce qu'il faut noter, c'est ce que l'application du concept signifie, ici et maintenant, dans la construction de l'Eurocité à partir des propositions du Livre Blanc.

15

comment parvenir à ce résultat: la gouvernance/action concertée FORMALITÉS ET CADRE DECISIONNEL/OPÉRATIONNEL

Les propositions antérieures - 25 Actions pour construire l'Eurocité - sont pour l'instant uniquement cela : des propositions. Elles constituent l'expression d'une approche non concrétisée jusqu'à présent. C'est-à-dire qu'elles ont une valeur de proposition, pas seulement analytique, mais aussi intégrée par rapport au territoire individuel complet, au sud comme au nord de l'ancienne frontière.

En l'absence précisément de ce premier travail de proposition, il était difficile d'articuler un débat relatif à la construction de l'Eurocité. Même des deux côtés de la frontière, de façon séparée, on ne comptait ni sur la réflexion ni, dans une moindre mesure, sur des propositions territoriales intégrées. Le débat, s'il se tenait, partait de positions et de propositions par trop sectorielles ou bien d'ordonnance et de fonctionnement local, objectivement repliés sur elles-mêmes. En tout état de cause, sur les bases de l'inertie du passé.

Les propositions ont été formulées au travers d'un travail intense, concentré dans le temps, comme une base préalable et nécessaire pour aider ce débat. La participation des multiples interlocuteurs impliqués s'avère indispensable. Tant « internes », avec une responsabilité et une présence sur le territoire de l'Eurocité, qu'« externes », mais aussi avec une responsabilité dans sa construction. Avec la présentation et la diffusion des propositions de l'équipe de rédaction, depuis l'Agence Transfrontalière qui est à l'origine du Livre Blanc, le message est le suivant :

Elles constituent en principe des propositions d'action d'un intérêt et de chances de réussite suffisantes, répondant aux caractéristiques et potentialités du « nouveau » territoire intégré, et qui méritent donc d'être débattues et étudiées plus en profondeur. Pour le moment ce sont, nous le reconnaissons, des idées, mais aussi des idées-forces. Il n'y a lieu, en principe, ni de les adopter d'entrée, ni de les refuser, sans aller plus loin dans leur analyse.

Or, et ceci est le premier document de propositions qui est soumis à discussion. Celle-ci déjà initiée le 2 décembre 1999, avec sa première présentation devant les Comités Technique et Scientifique liés à l'Agence Transfrontalière, paraissent constituer des propositions acceptables pour la construction de l'Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián. Ceci est le but ultime. Ce document peut cependant, et dès maintenant, servir de modèle par ce que ses propositions apportent. C'en est la véritable portée et le plus grand intérêt.

Les propositions émanent et sont formulées par une équipe, dans le cadre de la commande formulée par l'Agence Transfrontalière.

Pour acquérir leur prétendue condition de modèle, les propositions demandent donc, en premier lieu, un solide appui institutionnel.

Ceci ne signifiera pas encore, parce que cela n'est pas possible, que les propositions dans leur stade initial actuel pourraient finir par être un objet de programmation direct. Cela est possible si son examen ultérieur et le développement deviennent un « modèle commun » solide.

avancées à réaliser

LES ETUDES ET SYMBOLES : EXPRESSION DE LA VOLONTÉ POLITIQUE DE CONSTRUIRE L'EUROCITÉ ET DE LA VALIDITÉ DES PROPOSITIONS

Soutien institutionnel

Les institutions dont dépend l'Agence Transfrontalière doivent donner leur appui institutionnel au débat avec les autres institutions concernées et les représentants de la société civile.

Contrôle inter-institutionnel interne, entre les institutions directement liées au cadre de l'Eurocité

Initié lors de la réunion du 2/12/99, il doit continuer, en insistant sur le plan stratégique territorial à partir duquel les propositions doivent être débattues. La réunion du Comité Institutionnel que préside l'Agence, et à laquelle est adressé ce document, sera essentielle pour ce contrôle.

Edition et diffusion des propositions

Programme de communication validé par des pré-décisions sur l'intérêt des propositions, au moins en tant que référentiel. Le présent document est le résumé du rapport final d'une mission technique. Ses propositions devraient être présentées de façon plus communicative, et spécifiquement préparées pour leur diffusion au public.

Ouvrir un large débat au sein de la société civile

Sur la base de quelques supports et de moyens conçus spécifiquement pour la communication, à partir du présent document sur le « Livre Blanc ».

Adoption de décisions immédiates d'étude/approfondissement des propositions prioritaires et objet de consensus

A la charge des budgets propres (DFG/CABAB), ou d'autres, en concertation avec d'autres administrations locales, autonomes/régionales et/ou d'Etat, ainsi qu'avec l'aide des fonds européens (programme Interreg III et d'autres éventuellement).

Il s'avère essentiel d'entreprendre ces études à partir des critères de l'Eurocité et à partir de la confiance et du soutien que suscitent ces propositions. Faire ces études pour les réfuter, d'autres s'en chargeront... même sans études.

Lancer quelques actions de caractère emblématique

Les actions matérialisent la construction. Les emblèmes marquent la volonté.

Négociation avec les instances d'investissement des Etats, responsables des grandes infrastructures, surtout ferroviaires

Bien que la négociation puisse être lancée sur la base des « idées » déjà recueillies dans le Livre Blanc, il convient de la consolider, et de la matérialiser, à partir des études et des définitions d'avant projet qui (de préférence de façon partagée) auront déjà été élaborées (point 4 précédent).

Renforcer la capacité organisationnelle, incluant les accords et les investissements, à partir de la transformation de l'Observatoire en une « Agence », ce qui a déjà été réalisé

La relative autonomie et souplesse de fonctionnement qu'avait l'« Observatoire » devrait non seulement être conservée mais être renforcée, d'un point de vue statutaire et budgétaire, après sa transformation en « Agence », avec la capacité de passer des contrats simples ou groupés et, de fait, de négocier, en formalisant ses rapports avec les départements sectoriels et les entités locales.

9. Créer, le cas échéant, et même si cela est fait à titre d'expériences pilotes, des consortiums et/ou sociétés d'économie mixte « ad hoc » pour lancer des actions précises

Il faut prendre en compte que la forme du "consorcio" est expressément envisagée dans le Traité de Bayonne, ce qui donne une couverture formelle à la coopération transfrontalière. A un premier niveau, des études préalables seront nécessaires. Le travail consistera, surtout dans les services, à les proposer à l'échelle et avec le niveau d'excellence de l'Eurocité, en fonction de sa masse critique globale. Ces tâches peuvent commencer de façon immédiate et décentralisée.

10. Procéder, par des études, par des essais et des discussions préalables, à l'élaboration d'un programme concerté d'investissements pour procéder véritablement à la construction consensuelle de l'Eurocité

épilogue:

L'EUROCITÉ EST POSSIBLE...

... ELLE NÉCESSITE UNE FERME VOLONTÉ DE CONSTRUCTION

En bref, maintenant se pose la question des acteurs destinés à créer une métropole européenne en réseau de 600 000 habitants.

Les atouts à jouer et les actions à accomplir ont été dévoilés. Les arguments sur lesquels ils s'appuient ont été exposés. Leur caractère, leur conception et surtout leur portée ont été soulignés. Les propositions demandent une approbation politique préalable. Un oui de principe, comme préalable d'un débat public, est lui aussi nécessaire.

Même avec une grande décision, la construction de la métropole ne sera pas facile. Aucun projet ambitieux ne l'est. La condition préalable et nécessaire est la volonté de la construire ; mais ce ne sera pas suffisant. Il faut façonner en premier l'étude de chaque action, qui permette de concrétiser l'idée : passer de celle-ci aux projets, pour après les entreprendre. Soit directement, avec les compétences et les ressources des institutions qui les adoptent, comme expression de leur ambition, soit par des décisions et des investissements d'autres Etats membres de l'UE ou d'institutions européennes, auxquelles on sera parvenu à transmettre l'intérêt d'investir en priorité ici, dans cet espace transfrontalier, qui possède un singulier niveau d'ambition.

Le message à transmettre est clair et doit être catégorique. L'idée de construire l'Europe se façonne avant tout dans les espaces transfrontaliers. Dans celui qui nous concerne, le pari est extrêmement ambitieux : construire une agglomération, ni plus, ni moins ! Sa condition de maillon manquant dans un couloir européen a déjà été déclarée prioritaire en 1994. Ce qui se profile maintenant - et c'est ce qu'ici on a tenté de montrer - c'est que la concrétisation de ce « maillon » trouve de surcroît une autre base, présentant une plus grande portée : c'est la base qui permettra de **construire véritablement une « agglomération », expression et paradigme du Projet Europe.** Par son ambition, ce projet justifie des investissements prioritaires : l'investissement sera parfaitement exploité. Voilà, pour synthétiser, l'argument incontournable. Si les propositions ont servi à donner une vraisemblance à la construction de l'Eurocité, elles auront rempli leur mission. Elles renferment la vocation souhaitée de devenir **un modèle.**

*Les élus ont maintenant **la parole**, et au delà la société civile, à laquelle il appartient d'impulser et de contrôler leur décision.*

Le présent document de synthèse fait partie, et complète, le Livre Blanc de l'Eurocité.
Il constitue l'apport de l'équipe rédacteur à la construction de la métropole transnationale de Bayonne-San Sebastián.

Este Equipo Redactor está compuesto por:

i3 consultores S.A.

Eduardo Leira, Architecte, MCRP

Raimundo Argüeso, Architecte MAUD

Javier Bustinduy, Ingénieur CCyP - BBJ Consult S.A.

IBK, S.L.

María Garayo, Avocat

CODE

Herve Joan-Grangé, Consultant

A partir des documents élaborés en groupe par les membres de l'Equipe Rédacteur, recueillis dans le Dossier complet du Livre Blanc.

Le présent document de synthèse a été réalisé par :

i3 consultores, S.A.

Eduardo Leira

Raimundo Argüeso