



A65 - LANGON - MONT-DE-MARSAN - PAU

L'autoroute A65, dite **Autoroute de Gascogne** doit être inaugurée le 14 décembre 2010. La déclaration d'utilité publique est intervenue le 18 décembre 2006, les travaux menés par le concessionnaire A'liénor ont démarré en 2008.

Le coût total du chantier s'élève à 1,2 milliard d'euros.

Le trafic prévu est de 9 000 véhicules par jour sur la future Pau-Langon alors que le flux quotidien sur l'axe actuel est de l'ordre de 7 000 voitures et poids lourds.

Cette infrastructure est essentielle pour le désenclavement et l'amélioration des communications au sein de l'Aquitaine. Dotée de 10 diffuseurs, cette nouvelle liaison, permettra de renforcer la cohésion du territoire grâce à de meilleures relations entre le nord et le sud de la région. Elle améliorera également l'accessibilité vers

les territoires de Mont-de-Marsan, l'est du département des Landes mais aussi les départements voisins du Gers et des Hautes Pyrénées.

L'autoroute A65 joue également un rôle majeur en termes de développement économique : les territoires traversés bénéficieront de dessertes améliorées qui permettront l'implantation de nouvelles activités ou le renforcement des activités existantes. Cette nouvelle liaison autoroutière va rapprocher Bordeaux des stations de ski pyrénéennes et dynamiser le secteur touristique.

Des gains de temps significatifs :

- Environ 50 minutes gagnées sur le trajet Bordeaux - Pau pour les véhicules légers,
- Environ 30 minutes gagnées sur le trajet Mont-de-Marsan - Pau.

La CRCI Aquitaine et les CCI de Bordeaux, des Landes et de Pau Béarn ont décidé de mener une action visant à favoriser la promotion et la valorisation des potentialités économiques de cette infrastructure. Ceci à l'instar de ce qui avait été réalisé par les Chambres de Commerce sur l'A89 Bordeaux-Lyon.

Les actions menées par la CRCI et les CCI d'Aquitaine s'inscriront dans une politique dynamique d'observation de ces territoires. Elles se traduiront par la réalisation d'un état des lieux des entreprises présentes sur les communes concernées par cette autoroute ainsi que des zones d'activités et la formulation de préconisations concrètes.

UN NOUVEL ÉCHANGEUR À LESCAR

Le nouvel échangeur de Lescar sur l'autoroute A64 sera mis en service le **7 décembre 2010**.

Destiné à desservir tout l'ouest de Pau, l'aéroport Pau-Pyrénées ainsi que les zones économiques de Lescar et Lons, cet échangeur se situe à **2,5 km du futur point de raccordement avec l'A65** qui reliera Pau à Langon.

Construit en complément du diffuseur de Pau-centre, il est réalisé dans le cadre d'une convention de financement associant l'Etat, ASF, la Communauté d'agglomération de Pau et le Conseil Général des Pyrénées-

Atlantiques pour un montant total de 16,5 millions d'euros.

Il améliorera de manière très significative l'accessibilité à l'agglomération paloise et à ses environs, tant pour les usagers provenant de la future autoroute A65 entre Bordeaux et Pau que pour ceux circulant sur l'A64 entre Bayonne et Toulouse.

Au-delà des pôles économiques palois, l'accès amélioré au piémont pyrénéen bénéficiera également aux activités touristiques et thermales de la région.

EDITO

Noël avant l'heure

L'A65 sera bientôt ouverte ! Après plus de vingt ans d'actions de lobbying, d'études préalables et de tronçons de chantiers, l'autoroute Langon-Pau va enfin être inaugurée avant la fin de l'année. C'est Noël avant l'heure pour les infrastructures d'Aquitaine. Cet axe est en effet essentiel pour rééquilibrer le développement économique de notre région, en renforçant les échanges à l'intérieur des terres pour désengorger la façade littorale.

En cette fin d'année, la hotte se remplit d'autres avancées majeures. Le rail progresse, la deuxième étape des études préalables des GPSO (Grands Projets du Sud-Ouest) est désormais lancée. Objectif : préciser le tracé préférentiel de la future LGV (Ligne à Grande Vitesse). La route aussi : réalisation en cours de la mise à 2 X 3 voies de l'A63.

Enfin, le soutien se renforce en faveur de la mise à 2X2 voies de la RN21 entre Limoges et Tarbes. Le 16 novembre dernier, les parlementaires et les présidents des CCI ont signé ensemble «l'appel de l'Euro21» afin de donner un coup d'accélérateur politique au projet.

Qu'on se le dise : les infrastructures progressent en Aquitaine. Certes trop lentement pour les acteurs économiques, mais sûrement, notamment grâce aux actions de lobbying portées par le réseau des CCI d'Aquitaine. Je m'étais engagé au début de cette mandature 2005-2010 à développer les voies d'échanges, routières et ferroviaires de notre région. En cinq ans, nous avons fait avancer nos idées, atteint des résultats effectifs, et ainsi préparé l'avenir de nos enfants.

Jean-Marie Berckmans,
Président de la CRCI Aquitaine



GRANDS PROJETS DU SUD-OUEST

Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer, a validé, le **28 septembre 2010**, le **fuseau de passage de 1 000 m de large prévu pour les lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne**. Cette validation clôture la première étape des études de ces deux lignes à grande vitesse.

Les grandes options du projet ont été définies :

- élaboration du tracé commun des deux lignes avant qu'elles ne se séparent en deux branches distinctes,
- fuseau de passage de 1 000 mètres de large environ,
- caractéristiques et fonctionnalités techniques de ce grand projet (modalités de dessertes des agglomérations...).

Des secteurs du fuseau font l'objet d'études et de réflexions supplémentaires :

- secteur compris entre le sud du marais d'Orx et la frontière franco-espagnole,
- secteur situé entre la traversée de la Garonne au sud de Castelsarrasin et la traversée de l'Hers à l'ouest de Castelnau d'Estrétefonds,
- secteur d'Auvillar et de Caumont, avec la possibilité d'un nouveau fuseau de passage.

Concernant les gares, un premier schéma de desserte des agglomérations a été prévu. De nouvelles gares seront construites à Agen, Montauban et Mont-de-Marsan pour desservir la ligne à grande vitesse. Pour Dax, un raccordement sera effectué.

La seconde étape va approfondir ces études afin de retenir un tracé préférentiel associé à une bande de 500 mètres de large et de préciser le programme fonctionnel du projet ainsi que les aspects relatifs aux prévisions de trafic et à la socio-économie. L'ensemble des acteurs des territoires sont consultés. A l'horizon 2020, les deux lignes à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne devraient être mises en service.

Le coût prévisionnel **pour la réalisation de la LGV Bordeaux-Espagne est de 5,5 milliards d'euros, et pour la LGV Bordeaux-Toulouse, 4,5 milliards d'euros.**

LGV : DESSERTE DU BÉARN

Le 13 juillet 2010, RFF a présenté 4 scénarii d'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre au comité de pilotage de l'étude, rassemblant les principales collectivités locales sous la présidence du préfet des Pyrénées-Atlantiques.

Ces scénarii se rattachent aux Grands Projets du Sud-Ouest soit à l'est de Dax, soit à l'est de Mont-de-Marsan.

- Une liaison ferroviaire nouvelle d'une cinquantaine de kilomètres entre l'est de Dax et le secteur d'Orthez permettant de relier Bordeaux à Pau en 1h05 à 1h10.
- Une liaison ferroviaire nouvelle entre l'est de Mont-de-Marsan, au sud de la future gare LGV dans la zone du Caloy et Pau, d'environ 75 kilomètres, permettant de relier Bordeaux et Pau en 50 à 55 minutes
- Une liaison ferroviaire qui suivrait l'autoroute A65. Cette option, plus longue, ne permet pas d'atteindre la très grande vitesse, mais permettrait de relier Bordeaux à Pau entre 1h et 1h05.
- Une amélioration substantielle de la ligne existante utilisée par quelques trains de marchandises entre Mont-de-Marsan, Riscle et Tarbes.

Les acteurs du Béarn et de la Bigorre ont souhaité un scénario supplémentaire, permettant de rapprocher les agglomérations de Pau et Tarbes en une vingtaine de minutes, à travers une liaison ferroviaire directe entre ces deux pôles.

L'Etat va demander à RFF la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), en vue de l'organisation possible d'un débat public en 2012 visant à recueillir l'avis du public et des acteurs de ces territoires sur l'opportunité du projet et le choix entre les différents scénarii.

L'association EURO 21, qui regroupe les CCI concernées par la RN21, poursuit ses actions de lobbying pour demander la mise à 2x2 voies de cette infrastructure dans sa totalité de Limoges aux Pyrénées. Au début de l'année 2010, elle a publié une étude socio-économique et d'opportunité de la mise à 2x2 voies de la RN 21. Cette étude est accessible sur le site www.euro21.fr.

Malgré des demandes fortes et un dossier très complet déposé auprès des services du Ministère, la RN 21 n'a pas été inscrite dans les projets du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), document élaboré en juillet 2010 par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer.

En s'appuyant sur cette étude, l'association rencontre les différents décideurs (ministères, parlementaires), mais également les différentes sociétés autoroutières afin d'étudier si elles seraient intéressées par ce projet.

Une réunion a été organisée, le 16 novembre 2010, par l'association EURO 21 avec les Parlementaires, en particulier le rapporteur du SNIT au Sénat, M. NEGRE, les Présidents des CCI et les autres acteurs concernés par ce projet.

A l'occasion de cette réunion :

- Une charte appelée «**L'appel de l'EURO 21**», a été signée entre les Parlementaires et les Présidents des CCI pour demander **l'inscription de la RN 21 au SNIT, la saisine par l'Etat de la Commission Nationale de Débat Public, la consultation des élus locaux et le lancement par l'Etat d'études complémentaires approfondies** pour accélérer la mise à 2x2 voies concédée de la RN 21 sur la totalité de l'axe.

- M. NEGRE a indiqué qu'il se déplacerait à Agen, début décembre, pour prendre connaissance sur place du dossier et de l'état de l'infrastructure.



L'APPEL DE L'EURO 21



Les parlementaires s'engagent pour la mise à 2 X 2 voies, concédée, de la RN 21 de Limoges aux Pyrénées

Les députés, sénateurs signataires de l'APPEL de l'EURO 21, aux côtés des milieux consulaires, attirent l'attention du Gouvernement sur l'urgence des décisions à prendre afin que la mise à 2 X 2 voies, concédée, de la RN 21 soit effective depuis Limoges jusqu'aux Pyrénées à l'horizon 2020.

Pour ce faire, ils demandent :

- L'inscription de l'Euro 21 au Schéma National des Infrastructures de Transport.
- La saisine par l'Etat de la Commission Nationale du Débat Public.
- La consultation des élus locaux concernés par cet équipement.
- Le lancement, par l'État, d'études approfondies pour accélérer la mise en 2x2 voies, concédée, de la RN 21 sur la totalité de l'axe.

La mise à 2 fois 2 voies de la RN 21 constitue une urgence pour les départements qu'elle traverse.

- Elle désenclavera les territoires, améliorera leur attractivité économique et facilitera le développement des activités touristiques.
- Elle renforcera la sécurité routière sur un axe qui est l'un des plus accidentogènes de France et améliorera la qualité de vie des habitants des 22 agglomérations actuellement traversées.
- Elle assurera le maillage multimodal des territoires, en liaison avec les autoroutes A 20 – A89 – A62 – A64, les futures gares TGV de Limoges et Agen et la Traversée Centrale des Pyrénées, par ferroutage.
- Elle créera un axe européen Paris-Madrid-Algésiras, via l'Aragon, et contribuera à désengorger les passages frontaliers de Biriadou et du Perthus ainsi que les rocades bordelaise et toulousaine.
- Elle contribuera à la mise en application du Grenelle de l'Environnement en matière de transports, sécurité et qualité de vie.

Euro 21: Pour construire les territoires de demain

A63 : MISE À 2X3 VOIES ENTRE ONDRES ET BIRIATOU

Depuis septembre 2009, Autoroutes du Sud de la France (ASF), procède à l'élargissement à 2x3 voies de l'A63 sur sa partie la plus fréquentée, soit 40 km entre Ondres et Biriato. Cette portion comptabilise 30 000 véhicules par jour (70 000 lors des journées de chassé-croisé estival), dont 9 000 poids lourds.

L'élargissement concerne dans un premier temps la partie nord, sur les 18 km entre l'échangeur d'Ondres et le péage de Biarritz. Ce chantier prévoit le doublement du viaduc sur l'Adour (480 mètres), l'élargissement d'autres ouvrages d'art, comme les deux viaducs des Barthes et de la Nive, ainsi que la tranchée couverte de Saint-Pierre-d'Irube.

Le raccordement des autoroutes A63 et A64 (Bayonne-Toulouse) constitue également l'un des défis du chantier, avec

la construction d'un viaduc de 250 mètres au-dessus de l'A64.

L'élargissement de l'A63 nécessite en outre le redimensionnement des barrières de péage. Celle de Biriato, qui a entraîné le déplacement de 300 mètres de la frontière administrative entre la France et l'Espagne, a été effectuée en mai 2009.

Les nouveaux péages de Bénesse-Maremne et de Biarritz-La Négresse verront le jour l'été prochain.

Une fois la partie nord achevée, ASF procédera ensuite à l'élargissement de la partie sud, sur les 22 km entre Biarritz et Biriato.

L'engagement financier se monte à **700 millions d'euros sur sept ans, avec l'objectif de livrer une autoroute à 2x3 voies en 2014**, soit une année d'avance sur le calendrier initial.

A650 - PAU - OLORON

Le projet de liaison routière étudié par l'Etat est constitué d'une liaison neuve de 25 km depuis le nœud autoroutier A64/A65 jusqu'à la RN134 à Oloron Sainte Marie

L'appel d'offre pour l'étude de l'avant projet sommaire de la liaison routière Pau-Oloron a été lancé : il vise à examiner la faisabilité technique et financière de ce projet. Les collectivités locales concernées ont souhaité relancer le dossier de cette liaison en se fédérant dans le Syndicat mixte.

A terme, la maîtrise d'ouvrage sera portée par le département des Pyrénées-Atlantiques. Il est envisagé un contrat de par-

tenariat ou une concession de travaux publics : le partenaire privé conservera la construction et l'exploitation de l'ouvrage et il y aura la perception d'un péage.

Dans le cadre des négociations du financement de la LGV Tours Bordeaux, le président du Conseil général des Pyrénées Atlantiques a négocié un accord de l'Etat pour une participation aux investissements de 60 millions d'euros sur la route Pau Oloron.

CHIFFRES CLES

Trafic aérien

	2009 milliers de passagers	Evolution 2009/2008	1 ^{er} semestre 2010 milliers de passagers	Evolution 1 ^{er} semestre 2010/ 1 ^{er} semestre 2009
Bordeaux - Mérignac	3 318	- 5,7%	1 696	+ 5,4 %
Biarritz - Anglet - Bayonne	1 012	-1,6 %	450	-2,1 %
Pau - Pyrénées	691	-15,5 %	319	-11,4 %
Bergerac - Dordogne - Périgord	275	-6,7 %	97	-18,2 %
Agen-la-Garenne	28	+16,6 %	17	+20,3 %
Périgueux-Bassillac	6	+20,0 %		

Source : Aéroports – traitement : CRCI Aquitaine

Trafic maritime

	2009 milliers de tonnes	2008 milliers de tonnes	Evolution 2009-2008
Grand Port maritime de Bordeaux	8 745	9 007	- 2,9 %
Port de Bayonne	4 320	3 750	+ 15,2 %

Source : ports



Retrouvez tous les numéros de la lettre "Infrastructures Aquitaine" sur le site : www.aquieco.com, l'observatoire économique des C.C.I. d'Aquitaine

