



LGV TOURS-BORDEAUX

Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, et Thierry Mariani, secrétaire d'État aux Transports, ont indiqué que la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux devrait **entrer en service à l'horizon de la fin 2016**, au lieu de fin 2015-début 2016.

Réseau Ferré de France (RFF) finalise le contrat de concession avec le groupement Liséa, conduit par Vinci, afin de lancer les travaux de réalisation de la nouvelle infrastructure en vue d'une mise en service d'ici fin 2016.

L'État a confirmé sa participation, via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), à hauteur de 1,5 milliard d'euros.

L'État et les collectivités territoriales ont

adopté une **déclaration commune de soutien au projet appelant les collectivités à confirmer leur participation «dans les tout prochains jours**, afin de signer la convention de financement dans les meilleurs délais». Les collectivités publiques (État et collectivités locales) et l'Union européenne doivent assurer 44,6% du financement tandis que le reste doit provenir de RFF (26,3%) et du concessionnaire (29,1%).

En contrepartie de la construction et de l'exploitation de la ligne pendant 50 ans, le concessionnaire percevra les recettes de péages générées par la circulation des trains ainsi qu'une subvention d'équilibre versée par l'État, les Collectivités territoriales partenaires et RFF.

LGV Tours – Bordeaux

Coût : 6,7 milliards d'euros dont 3 milliards par l'État et les Collectivités territoriales.
302 km de ligne nouvelle.

En Gironde : 31 km de ligne, 40 ouvrages d'art, dont 4 viaducs et le plus grand ouvrage de la ligne, le viaduc de la Dordogne (plus de 1 300 m).

2H05 de temps de parcours, soit un gain de 50 mn.

1 300 emplois à pourvoir.

La réalisation de cette ligne constitue une **importante opportunité en matière d'emploi et de formation : 1 300 emplois sont à pourvoir, et 10% du volume horaire des travaux seront réservés à des personnes en difficulté d'insertion.**

Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine, a lancé le 28 février 2011 l'opération « **Aquitaine Cap Formation LGV** » afin de répondre au besoin de main d'œuvre qualifiée en matière de recrutement, formation et insertion. Une première action d'information du public et de présentation des métiers et formations a été réalisée par Aquitaine Cap Métiers, à travers l'exposition « **Coup de projecteur sur les métiers des travaux publics** ».

Le programme « LGV de l'emploi » se traduira par :

- la mise en œuvre d'une **charte emploi / formation LGV entre tous les acteurs, qui interviendra début avril** avec la signature d'une convention avec l'État, le Conseil général de Gironde, Pôle Emploi, et un consortium piloté par Vinci ;
- la remontée des **besoins de formation** en lien avec Pôle Emploi ;
- le développement de plates-formes de formations à proximité immédiate des bases de chantiers ;
- un appui au centre de formation aux travaux publics de Mérignac.

Les CCI d'Aquitaine se mobilisent sur cet enjeu majeur de l'emploi par l'organisation de réunions avec les entreprises susceptibles de participer aux travaux de la LGV SEA.

EDITO

Avec la mise en service de l'A65 de Langon à Pau et la prochaine transformation de l'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne, l'Aquitaine se dote enfin d'infrastructures nécessaires à son développement.

Cependant, les CCI d'Aquitaine doivent rester mobilisées aux côtés de l'État et des Collectivités territoriales, car la réalisation de nouveaux équipements est plus que jamais nécessaire.

C'est tout le sens de notre contribution au Schéma national des infrastructures de transport qui sera débattu au Parlement d'ici la fin de l'année.

Les enjeux se situent principalement, au niveau de la fluidité des échanges à l'intérieur de notre région et de son ancrage au sein de l'espace géographique européen, qui dépend notamment des liaisons ferroviaires à grande vitesse vers l'Espagne et de la mise en voie express concédée de l'axe EURO21 de Limoges aux Pyrénées.

Ceci est fondamental pour l'activité et le développement de nos entreprises, la compétitivité et l'attractivité de nos territoires, l'avenir de nos enfants !

Laurent COURBU
Président de la CCIR Aquitaine



PORT DE BAYONNE

Depuis le 17 février 2011, une nouvelle ligne de cabotage maritime, « BAYANT », entre Bayonne et Anvers a été mise en place, avec une périodicité hebdomadaire. Elle répond à la stratégie de report modal vers le maritime de la Région Aquitaine, propriétaire du Port de Bayonne, et de la CCI de Bayonne Pays Basque, concessionnaire.

Relier Bayonne au port d'Anvers est un atout considérable pour les entreprises de l'hinterland du Port de Bayonne. Le port d'Anvers est le 2^e port européen, et l'un des ports le plus important au monde (50 kilomètres de quais). C'est un point de sortie performant situé au cœur de la zone la plus industrialisée de l'Europe pour les produits européens afin de rejoindre le reste du monde et vice-versa.

Depuis dix ans, la Région Aquitaine et la Chambre de Commerce et d'Industrie Bayonne Pays Basque se sont donné pour objectif de répondre aux enjeux de l'accroissement du trafic de marchandises en développant les projets d'autoroutes ferroviaires et de cabotage maritime, en particulier avec ses voisins basques confrontés au même « mur de camions ».

La Région Aquitaine et la Chambre de Commerce souhaitent rendre attractive et rentable l'offre en matière de transport régulier de conteneurs (feeders et cabotage) ou de remorques (ro-ro) pour participer au désengorgement de l'axe routier Nord-Sud.

Le démarrage de ce type de ligne devrait constituer, une fois la faisabilité avérée, une offre de transport économiquement intéressante pour de nombreuses entreprises et industries de l'hinterland de tous secteurs d'activités.

Les ambitions de Bayant Line

- Phase 1 : le premier navire mis en place par Bayant Line pourra transporter environ 200 conteneurs de 20 à 40 pieds dans chaque sens, soit 20 000 conteneurs par an, en plein développement.
Cette étape permettra de retirer 20 000 camions chaque année sur les 1 100 km de route qui séparent Bayonne d'Anvers.
- Phase 2 : une fois les investissements réalisés par la CCI de Bayonne Pays Basque permettant d'agrandir la capacité de stockage des conteneurs, Bayant Line disposera d'outils de manipulation plus sophistiqués et performants.
- Phase 3 : la ligne disposera de plusieurs bateaux (plusieurs rotations hebdomadaires). Le rendement du chargement sera optimisé avec de nouveaux moyens de manutention. En parallèle, seront développées les capacités opérationnelles des infrastructures adjacentes (portique, quais, terre-pleins de stockage) indispensables au développement de la ligne.

Le Port de Bayonne en quelques chiffres

4 millions de tonnes par an,

1 000 navires,

9^e port français,

2^e parmi les 16 ports d'intérêt régional,

3 500 emplois directs, indirects ou induits,

un impact économique total de 530 millions d'euros.

3 zones d'activités de commerce éclatées en plusieurs sites de part et d'autre de l'Adour :

- Boucau-Tarnos : produits vrac solides et liquides avec les produits métallurgiques, maïs, engrais, produits chimiques liquides, pétrole brut. Cette zone traite aujourd'hui les 3/4 environ du trafic portuaire et l'Acierie de l'Atlantique, propriété du groupe espagnol CELSA représente entre 40 et 50% du trafic total ;
- Saint-Bernard (création en 1996) : plate-forme logistique capable d'accueillir les trafics conteneurs, ro-ro, cabotage, colis spéciaux, ainsi que du vrac solide (non pulvérulent) comme le ballast pour les chantiers locaux de la SNCF... ;
- Blancpignon : vrac en complément de Tarnos avec soufre, ciment actuellement. Complément possible à Saint-Bernard pour la logistique. 145 ha de terre-pleins dont 90 ha concédés, 245 ha de plan d'eau et environ 3 000 m de longueur de quais non concédés.

Il s'étend sur 7 km, de l'embouchure de l'Adour à la ville de Bayonne soit sur 2 départements et 4 communes : Tarnos (40), Boucau, Bayonne et Anglet (64).

Situé à l'intersection de 2 autoroutes (A63 nord/sud et A64 est/ouest), il est relié directement au réseau ferré européen (Paris - Madrid et Bayonne - Toulouse - Marseille).

Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

Le 26 janvier 2011, à l'occasion de la réunion du comité national du développement durable et du Grenelle de l'Environnement, Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, et Thierry Mariani, secrétaire d'État aux Transports, ont présenté une nouvelle version de l'avant-projet du Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT).

Après cette consultation publique, le document sera soumis avant l'été 2011 au Conseil Economique, Social et Environnemental pour avis et fera l'objet d'un débat au Parlement. Le schéma sera ensuite définitivement adopté.

La Chambre de région et les Chambres de commerce et d'industrie d'Aquitaine ont fait part de leur position sur le SNIT auprès du Ministère afin de défendre les projets d'infrastructures aquitains majeurs.

EN MATIÈRE FERROVIAIRE	
PROJETS INSCRITS DANS LE SNIT	PROJETS NON INSCRITS ET DEMANDÉS PAR LES CCI D'AQUITAINE
AVANT 2020	
LGV Tours-Bordeaux : 6 414 millions d'€ HT	Desserte du Béarn et de la Bigorre prévue au-delà de 2020
LGV Bordeaux-Toulouse : 4 100 millions d'€ HT	Renforcement des interconnexions entre l'aérien et le ferroviaire
LGV Bordeaux-frontière espagnole : 5 800 millions d'€ HT	Nécessaire connexion de l'aéroport de Bordeaux Mérignac à la future gare TGV
LGV Poitiers-Limoges : 1 540 millions d'€ HT	Interconnexion de la LGV Béarn Bigorre avec l'aéroport Pau Pyrénées
	Etude de la faisabilité des opérateurs ferroviaires de proximité intégrant la mise en service de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse.
APRÈS 2020	
Desserte du Béarn et de la Bigorre : 1 400 à 2 500 millions d'€ HT	
Contournement ferroviaire de Bordeaux : 2 000 millions d'€ HT	
Nouvelle traversée des Pyrénées : 5 000 à 10 000 millions d'€ HT	
Itinéraire d'autoroute ferroviaire atlantique	
Aménagement pour l'accueil de trains longs de transport de fret Lille-Paris-Tours-Bordeaux-Hendaye d'ici à 2030	
EN MATIÈRE ROUTIÈRE	
PROJETS INSCRITS DANS LE SNIT	PROJETS NON INSCRITS ET DEMANDÉS PAR LES CCI D'AQUITAINE
Aménagements de la RN21 entre Limoges et Tarbes	Mise à 2X2 voies de la RN21 qui pourrait et devrait être concédée en faisant une route express de Limoges aux Pyrénées
	Mise à 2X3 voies de la section Salles-rocade de Bordeaux
	Aménagement de l'axe entre Pau et Oloron-Sainte-Marie et Le Somport
	Réouverture du dossier de la desserte de l'agglomération de Bordeaux

PORTUAIRE ET FLUVIAL
PROJETS INSCRITS DANS LE SNIT
Bordeaux – modernisation de l'outil portuaire : 38 millions d'€ HT
Amélioration des dessertes ferroviaires et/ou fluviales pour l'ensemble des ports en France : 300 millions d'€ HT

TRANSPORTS COLLECTIFS ET URBAINS
*Bus à haut niveau de service
1^{er} appel à projets : Bayonne : BHNS* thermique : 0,39 million d'€ HT Bordeaux : extension de lignes de tramway : 36,4 millions d'€ HT
2^e appel à projets : Bayonne : BHNS ligne A1/BHNS ligne B Pau : BHNS Périgueux : BHNS Bordeaux/CUB : renforcement de l'offre, tram / train du Médoc, tramway extension ligne D, extension ligne C

AXE EURO21 DE LIMOGES AUX PYRÉNÉES

Dans le cadre des actions d'activation du projet de «mise en voie express concédée de l'axe EURO21 de Limoges aux Pyrénées», menées par l'Association EURO21, **une rencontre est organisée entre les Parlementaires de l'axe, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les grandes entreprises nationales des travaux publics et la presse nationale, le 13 avril 2011**

à Paris. Ceci afin que lors du débat au Parlement, à la fin du printemps 2011, l'EURO21 soit clairement mentionnée dans la version finale du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport). De plus, de très nombreuses entreprises des territoires concernés soutiennent le lobbying mené par EURO21.

CHIFFRES CLES

Trafic aérien

	2010 (passagers)	Evolution 2010/2009
Bordeaux - Mérignac	3 660 042	+ 10,3 %
Biarritz - Anglet - Bayonne	989 622	- 2,2 %
Pau - Pyrénées	673 697	- 2,5 %
Bergerac - Dordogne - Périgord	259 993	- 5,3 %
Agen La Garenne	31 324	+ 11,7 %
Périgueux	8 940	+ 35 %

Source : Aéroports – traitement : CCIR Aquitaine

Trafic maritime

	2010 (tonnes)	Evolution 2010/2009
Grand Port Maritime de Bordeaux	8 723 247	- 0,25 %
Port de Bayonne	4 208 074	- 2,5 %

Source : ports

Trafic autoroutier

	TOTAL (véhicules)		Part des poids lourds dans le trafic total	
	2010	2009	2010	2009
A89 Bordeaux - Brive	11 924	11 279	9,6 %	9,8 %
A64 Briscous - Martres - Tolosane	18 330	17 965	9,7 %	9,5 %
A63 Biriadou - St Geours de Maremne	34 920	34 360	25,6 %	24,4 %
A10 Lormont - Poitiers	27 906	27 218	10,8 %	10,6 %

Source : ASF moyenne journalière annuelle



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

