

Infrastructures AQUITAINE

LETTRE DES CCI D'AQUITAINE

LGV ENSEMBLE
TRANSFORMONS L'ESSAI

Fév.
2012

AHT KOMPROMISO
GARAPENAREKIN

TAV COMPROMISO
CON EL DESARROLLO



Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : un investissement de 12 milliards d'euros

■ La création de 420 km de lignes nouvelles

- une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse (320 km/h),
- une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Dax (320 km/h),
- une ligne mixte marchandises / voyageurs entre Dax et la frontière espagnole (220 km/h).

■ La création de 40 km de **raccordement ferroviaire** entre les lignes nouvelles et le réseau existant pour desservir les gares au cœur de ville et irriguer le territoire via les correspondances TER.

■ Des études, en complément, pour **l'aménagement de lignes existantes et l'amélioration de services aux voyageurs.**

■ Mise en service prévue en 2023.

Y Basque : pour une optimisation des projets aquitains

■ La création de 172 km de lignes nouvelles en Espagne.

■ **Investissements** : 5,9 milliards d'euros pour une liaison de haute qualité pour les voyageurs et le fret vers Bilbao, Saint Sébastien, Vitoria, Pampelune, Madrid et Barcelone.

■ Mise en service prévue en 2017.

Construire la ligne nouvelle à grande vitesse, c'est construire notre avenir !

→ OUI à la voie Nouvelle

Pour porter la **part de fret ferroviaire à 22 %** (4 % actuellement) et diminuer le nombre de poids lourds : **près de 3 000 camions en moins** chaque jour à l'horizon 2035 sur nos routes, c'est réduire l'impact écologique de nos déplacements.

→ OUI à la voie Nouvelle

Pour investir, au bénéfice des générations futures, dans le moyen de transport le plus écologique : **13 fois moins de CO₂ que le transport routier.**

→ OUI à la voie Nouvelle

Pour relier l'Aquitaine à Midi Pyrénées et aux **métropoles du grand sud et favoriser ainsi la compétitivité de nos entreprises, le développement de l'emploi** et l'implantation de nouvelles entreprises.

→ OUI à la voie Nouvelle

Pour accélérer la construction de **l'eurorégion Aquitaine/Euskadi**, renforcer les relations entre les agglomérations, les entreprises, les universités, les pôles d'excellence et favoriser les échanges culturels et touristiques.

→ OUI à la voie Nouvelle

Pour assurer la **desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre** en permettant à ces territoires une connexion au réseau européen à grande vitesse.

→ OUI à la voie Nouvelle

Pour améliorer la qualité de vie et répondre au **besoin de mobilité de plus de 8 millions d'habitants du sud-ouest de l'Europe**, mettre Bordeaux à 2 H de Bilbao (8 H actuellement), Bayonne à 3 H de Paris (5 H actuellement) et à 2 H de Toulouse (3H15 actuellement).

La ligne nouvelle est un projet prioritaire de l'Union européenne.

Décidons vite pour bénéficier des financements européens !

Le GPSO a été retenu parmi les projets d'investissements prioritaires concernant la création d'axes ferroviaires européens sur la période 2014/2020.

Évalué à **12 milliards d'€**, le GPSO bénéficiera d'un soutien financier de l'Europe pour 15 à 30 % de ce coût, **40 % pour les travaux concernant la section transfrontalière.**

Condition posée par l'Europe : les réalisations aidées devront être finalisées avant 2030.

■ 150 trains de fret par jour

La ligne nouvelle : 22% de part de marché pour le fret ferroviaire entre l'Espagne et la France (4 % actuellement). Cela représente 18 millions de tonnes par an (2 millions de tonnes actuellement), **150 trains de fret par jour** d'ici 2035.

En 2010, l'axe Atlantique : 4 % du trafic international de marchandises par le fret ferroviaire. Cette part atteint 32 % pour l'arc Alpin.

Source : RFF

Le principal facteur d'évolution du fret sur l'axe Atlantique est lié aux projets espagnols.

Aujourd'hui, le ferroviaire n'est pas économiquement compétitif du fait de **l'écartement des rails différent** en Espagne et en France. Le transbordement à la frontière, lié à cette différence, est très coûteux pour un transporteur : 15€ la tonne environ, soit 25 % du coût du transport sur 1 000 km et une perte de temps de 6 à 12 heures (source : RFF).

Ce seul facteur explique la part anormalement basse du fret aujourd'hui, à 4%.

Demain, les investissements prévus en Espagne permettront une bascule forte vers le rail.

3 000 camions reportés sur le fer

La ligne nouvelle : 3 000 camions en moins chaque jour sur l'autoroute entre Bordeaux et la frontière espagnole d'ici 2035. Ce nombre équivaut à l'absorption d'une partie de la croissance du trafic poids lourd.

Sans la voie nouvelle : 12 000 camions par jour en 2020, 16 500 camions par jour en 2035 (9 000 actuellement).

Source : RFF

■ Le train, le moyen de transport le plus écologique

Construire la ligne nouvelle, c'est **investir au bénéfice des générations futures** dans le moyen de transport le **plus écologique** : la LGV émet **13 fois moins de CO₂ que le transport routier**.

Les émissions de gaz à effet de serre générées par la construction et l'exploitation du GPSO **seront compensées en 7 ans d'exploitation** (source : RFF).

TER et TGV au diapason

Une ligne nouvelle augmentera la capacité ferroviaire globale pour davantage de TER et de trains de marchandises :

- entre 35 et 42 millions de voyageurs d'ici 2020, 26,5 millions aujourd'hui, soit une hausse de 20 %,
- la moitié de ces nouveaux voyageurs utilisera les TER.

Source : RFF

Paroles

de chefs d'entreprise



Jean-François CLEDEL,
Président Directeur
Général
ALTEP (33)

La résistance aux changements est bien compréhensible, notamment lorsqu'elle se traduit par des transformations du cadre de vie, voire de la jouissance de biens propres auxquels on est affectivement très attaché.

Un tel projet entraîne de tels bouleversements.

Mais peut-on priver un pays, une région ou un département du progrès nécessaire au maintien de son niveau de vie, sans prendre en compte l'intérêt général des habitants de ce pays, ou en l'espèce, du pays limitrophe qui attend avec impatience la réalisation de ce projet de notre côté ? Il y va de l'intérêt général.

Bien entendu, il est plus facile pour moi de tenir ce propos, dans la mesure où je ne suis pas directement impacté. Je pourrais aussi « m'en laver les mains », considérant que Bordeaux étant servi, ce ne serait pas mon problème.

L'intérêt général pour la région Aquitaine et pour les régions plus au sud étant évident, la poursuite et l'aboutissement de ce projet dans des délais raisonnables sont une nécessité. Nous y opposer serait coupable pour les générations à venir.

Jean CURUTCHARY,
Président du Conseil
de Surveillance
TECHNOFLEX (64)

La facilité des communications et transports est **un atout incontournable pour des entreprises tournées vers l'export**, comme Technoflex.

Le projet de LGV, qui anticipe sur l'évolution du transport ferroviaire pour les années à venir, va dans le bon sens pour le développement de notre région.

Cependant, je suis aussi conscient qu'il faudra en limiter les impacts environnementaux dans un petit pays déjà « zébré » par diverses voies routières et ferroviaires. Il nous faudrait une LGV « exemplaire » de ce point de vue là. Je voudrais qu'il en soit tenu compte dans ce nouveau projet.

■ Une meilleure accessibilité pour répondre aux besoins en déplacement d'une région démographiquement dynamique

La ligne nouvelle raccourcira les distances et le temps. Elle améliorera la qualité de vie de **plus de 8 millions d'habitants du sud-ouest** de l'Europe et leur permettra de mieux se déplacer, à moindre coût, tout en répondant durablement aux besoins de mobilité.

La ligne nouvelle reliera les principaux pôles de peuplement du grand sud qui s'inscrivent dans une **tendance démographique à la hausse**.

TRAJETS	Situation de référence 2009	Avec Tours-Bordeaux et le Y Basque 2017	Avec GPSO 2023
Paris - Bayonne (avec un arrêt à Bordeaux)	4h56	3h50	3h15
Bordeaux - Bayonne (direct)	1h40	1h40	1h05
Bayonne-Bilbao (direct)	6h16	1h35	1h05
Bordeaux-Madrid	8h46	5h30	4h30
Bayonne-Toulouse (avec arrêts à Montauban, Agen, Mont de Marsan, Dax)	3h24	3h24	2h05
Bayonne-Toulouse (direct)	3h24	3h24	1h31
Bordeaux-Bilbao (avec arrêts à Mont-de Marsan, Dax, Bayonne et Bayonne et Astigarraga)	7h54	3h30	2h12
Bayonne-Bilbao (direct)	7h54	3h20	1h50
Bayonne-Astigarraga (avec arrêts à Biarritz, St Jean de Luz, Hendaye Irun)	1h21	1h10	0h25

Paroles

de chefs d'entreprise



Vincent PANIER,
Président du Groupe
ELLIPSE (24)

La LGV arrivera à Bordeaux en 2017 et, par ses connexions avec les principales villes de l'Aquitaine, permettra aux acteurs économiques des territoires concernés d'être à 3 heures de Paris. Il est essentiel que la LGV se poursuive vers Agen, Toulouse, Bayonne et la frontière espagnole afin de **permettre un accroissement des échanges** avec la Péninsule Ibérique. Le Groupe ELLIPSE soutient sans réserve l'arrivée de **cet équipement majeur et structurant pour l'avenir des régions du sud-ouest européen**.

**Aquitaine et Midi-Pyrénées :
525 000 habitants supplémentaires d'ici 2020.**

Source : INSEE

RAPPROCHER LES HOMMES PAR LE TRAIN

Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux en 2007

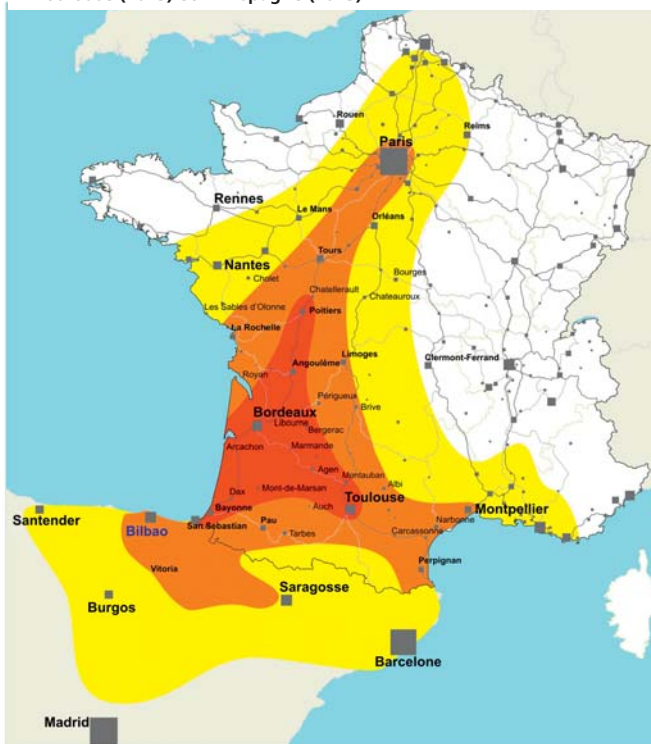


Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux :



0 50 kilomètres

Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux avec LGV Bx-Tours (2017), Bx-Toulouse (2023) et Bx-Espagne (2023)



Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux :



0 50 kilomètres

■ Mettre les métropoles du grand sud en réseau

La ligne nouvelle permettra de **relier l'Espagne aux métropoles du sud-ouest de la France**. Elle renforcera l'attractivité des territoires desservis et le maillage entre métropoles : Bilbao, Bordeaux, Toulouse.

L'axe Saint Sébastien - Bayonne se trouve au centre du trajet Madrid - Paris et pourra bénéficier de la dynamique franco-espagnole.

L'efficacité d'une telle liaison repose sur sa capacité à permettre des déplacements (professionnels, touristiques, etc.) dans **la journée ou la demie-journée**.

Le premier levier d'attractivité d'une métropole est celui relatif aux « infrastructures de transport » (source : Ernst & Young).

La ligne nouvelle générera un **effet d'entraînement significatif sur les villes moyennes** (Bayonne, Mont de Marsan, Agen, Pau, Montauban, Saint Sébastien, etc.) grâce à une bonne articulation entre LGV et TER.

Dans les agglomérations, l'arrivée de la nouvelle ligne à grande vitesse entraînera **une métamorphose des quartiers**, avec la création d'un nouveau quartier d'affaires à Bordeaux (Euratlantique), mais également l'extension ou la reconversion de **zones d'activités autour des autres gares**.

■ Consolider l'Eurorégion

La ligne nouvelle accélèrera la **construction de l'Eurorégion** Aquitaine / Euskadi pour renforcer les relations entre les agglomérations, les universités, les pôles d'excellence, et favoriser les échanges culturels et touristiques.

Les acteurs politiques et économiques veulent créer une Eurorégion forte, dynamique, à l'image de la Lorraine avec Sarrolox (Lorraine, Sarre, Luxembourg), de l'axe Bâle - Mulhouse ou de l'Eurorégion franco-belge (région Nord-Pas-de-Calais, le Hainaut et la Flandre).

LE DYNAMISME DU SUD-OUEST

	Aquitaine	Midi-Pyrénées	Euskadi
Population	3,2 millions	2,9 millions	2,2 millions
Accroissement annuel de la population	1 %	1,2 %	0,3 %
Nombre d'actifs (rang en Europe)	41 ^e	53 ^e	84 ^e
PIB / habitant (rang en Europe)	108 ^e	108 ^e	51 ^e
Nombre d'étudiants (rang en Europe)	47 ^e	38 ^e	68 ^e
Nombre de nuitées d'hôtel (rang en Europe)	40 ^e	36 ^e	117 ^e

Source : INSEE, Eurostat 2009

RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR

	Agriculture (%)	Industrie, construction (%)	Tertiaire (%)
Euskadi	1,4	31,0	67,6
Aquitaine	4,0	23,5	72,4
Midi-Pyrénées	5,7	22,4	72,0

Source : INSEE, Eurostat 2009

■ Connecter les territoires

Le Béarn et la Bigorre doivent être connectés à l'ensemble de ce réseau à grande vitesse afin de consolider leur place au cœur de cet espace européen. **Projet complémentaire de la nouvelle ligne Bordeaux – Espagne**, l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre permettra d'accroître l'attractivité économique de ces territoires qui **ne doivent pas rester enclavés**, sous peine d'être exclus des retombées économiques liées à l'arrivée de la LGV dans le grand sud-ouest.

Paroles

de chefs d'entreprise



Philippe MASSOL,
Directeur du futur
Centre Culturel
et Touristique
du Vin (33)

En France, la majorité des visiteurs des grands équipements de loisir culturel fait en moyenne moins de 2 h 30 de trajet aller. La **LGV va donc agrandir de manière significative la zone de chalandise** du futur Centre Culturel et Touristique du Vin, en intégrant notamment l'Espagne.

LGV Bordeaux – Toulouse

- 1 000 000 de voyageurs reportés de la route vers le train
- 750 000 voyageurs reportés de l'aérien vers le train

Source : RFF



Laurent GIRAUD,
Président fondateur
de SOLAREZO (40)

En tant qu'acteur aquitain promoteur d'un nouveau modèle énergétique, Solarezo soutient le projet ferroviaire de la LGV. A travers la signature d'un protocole d'accord avec RFF en juillet 2011, **nous souhaitons défendre l'emploi local et le développement des énergies renouvelables** sur un projet structurant. Ce projet de mobilité durable, qui s'inscrit dans la dynamique du territoire, améliorera son économie et son environnement.



Virginie BELIERES,
Responsable
Commercial
et Marketing
HYDRO FRANCE (64)

Les infrastructures de transport sont un facteur nécessaire voire vital pour les régions enclavées. Bien relier les territoires par des transports à grande vitesse est crucial pour la vitalité économique des entreprises du Béarn.

A l'heure de la concurrence des territoires, il est indispensable que toutes les régions du sud-ouest soient équipées d'un réseau de nouvelles lignes à grande vitesse. **Ces nouvelles lignes permettront de libérer des sillons afin de développer le fret de marchandises**. Ce point s'inscrit dans la stratégie du développement durable du Grenelle de l'environnement. Ce projet est en totale cohérence avec le projet de remise en service de la ligne internationale Oloron Canfranc-Saragosse.

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest favorisera la compétitivité des entreprises existantes, **l'implantation de nouvelles entreprises** et **le développement de l'emploi** grâce à une meilleure accessibilité et attractivité des territoires.

En améliorant les horaires et la rapidité du trafic sur les lignes existantes, la ligne nouvelle répondra de façon plus juste aux besoins des entreprises.

■ La LGV constitue une opportunité pour l'élargissement des **aires de marché des entreprises**. En 2011, l'Espagne est le 3^e client de la France et son 5^e fournisseur.

■ **Dans le domaine industriel**, la ligne nouvelle permettra de consolider des dynamiques de complémentarité notamment dans :

- **l'industrie aéronautique**, 1^{er} bassin d'emploi européen, avec Hegan (cluster aéronautique à Bilbao) et le pôle de compétitivité Aerospace Valley (Bordeaux, Toulouse, Pau),
- **l'industrie du développement durable**, avec Iberdrola, 1^{er} producteur mondial d'éoliennes à Bilbao, et Sysolia, cluster «système solaire» en Aquitaine,
- **l'industrie agro-alimentaire**, avec Uztartu, cluster agro-alimentaire au Pays Basque et Agrimip, pôle de compétitivité agricole et agro-industriel du sud-ouest.

■ L'enjeu de la LGV est également très élevé en matière de **développement touristique, dans des régions déjà très prisées**. L'Aquitaine et Midi-Pyrénées sont les 5^e et 7^e régions françaises touristiques. Avec la LGV, les déplacements deviendront plus simples, plus économiques, plus rapides, plus propres et permettront aux différentes formes de tourisme de se développer : les courts séjours, le tourisme urbain, le tourisme sur le littoral et dans les zones rurales seront plus accessibles.

Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

- **15 000 emplois** par an en moyenne sur 7 années de chantier
- **350 millions d'€** de retombées pour l'économie locale

Y Basque

- **7 000 emplois par an** en moyenne dont 2 800 emplois directs, 1 900 indirects et 2 300 induits
- **5,9 milliards d'€** d'investissement total dont **2,6 milliards d'€ pour les revenus des ménages** :
 - 840 millions d'€ pour les salariés, les sous-traitants et les fournisseurs
 - 990 millions d'€ pour les emplois directs
 - 820 millions d'€ pour la consommation des ménages concernés par le chantier

Source : gouvernement basque

RETOUR D'EXPERIENCE : LGV Rhin-Rhône

140 km de chantier, investissement total de 2,312 milliards d'€ :

- **6 100 emplois générés en moyenne sur le projet par an** (2 300 emplois directs, 1 500 induits et 2 300 indirects).
- **60 % des emplois directs en CDI.**
- **Un tiers des emplois occupés par du personnel local.**
- 3 112 personnes ont été recrutées par la Cellule Emploi LGV dont 989 personnes ont bénéficié de la clause d'insertion sur l'ensemble du chantier.
- 12,5 millions d'heures travaillées.
- **120 millions d'€ de retombées** pour l'économie locale (90 millions d'€ dépensés localement par les salariés en grand déplacement, 30 millions d'€ par les salaires des employés locaux).

Source : RFF

Paroles

de chefs d'entreprise



Nicolas LEROY-FLEURIOT,
Président Directeur
Général CHEOPS
TECHNOLOGY (33)

SSII de 360 personnes dont le siège est à Bordeaux, nous avons un certain nombre de clients significatifs implantés de Bayonne à Saint Jean de Luz et à Toulouse. Nous ne disposons pas d'implantations locales et travaillons avec ces clients depuis notre siège de Bordeaux.

La proximité et la réactivité sont deux critères de prédilection de nos clients. Durant l'été, compte tenu de l'état d'encombrement de **la N10, les temps de trajet en voiture pour rejoindre le Pays Basque sont devenus de sérieux freins au développement des relations avec nos clients et clients potentiels**. Cet allongement des temps de trajet conduit régulièrement nos clients à se plaindre de notre réactivité à ces périodes, ceux-ci nous indiquant que des entreprises parisiennes sont plus réactives que nous avec des trajets effectués en avion depuis Paris.

Entre Bordeaux et Toulouse, la problématique est un peu différente. La construction d'une ligne LGV renforcera la compétitivité des entreprises bordelaises pour l'accès au marché toulousain.



Nicole PIZZAMIGLIA,
Présidente Directrice
Générale SELI (33)

L'intérêt de cette liaison, c'est **l'ouverture totale vers l'Espagne**, la liaison Bordeaux / Madrid, le **moyen de faciliter les échanges économiques** et culturels entre nos deux pays, le **développement touristique autrement que par la route**.

La grande Europe doit se doter de moyens rapides autres que l'avion pour échanger avec l'ensemble des pays européens.

Se rapprocher un peu plus de nos «amis espagnols» pour un plus grand brassage des populations.

Enquête des CCI d'Aquitaine : les attentes des chefs d'entreprise

A l'occasion de leur enquête de conjoncture de janvier 2012, les CCI d'Aquitaine ont interrogé les entreprises régionales sur l'impact de l'arrivée de la LGV sur leur activité et leur territoire. 395 entrepreneurs ont accepté de donner leurs avis.

Des dirigeants unanimes : «la LGV aura des retombées positives» :

La majorité des chefs d'entreprise interrogés entrevoit des perspectives positives dans l'arrivée de la LGV.

■ pour le développement de leur activité

66% envisagent de conquérir de **nouveaux marchés** (75% dans les entreprises de plus de 50 salariés). 3 chefs d'entreprise sur 4 estiment que cette infrastructure permettra un **rapprochement entre clients et fournisseurs** (une proportion qui atteint 83% dans le secteur des services).

■ pour le transport de leurs marchandises

Plus de 80% des entreprises espèrent accroître l'utilisation du fret.

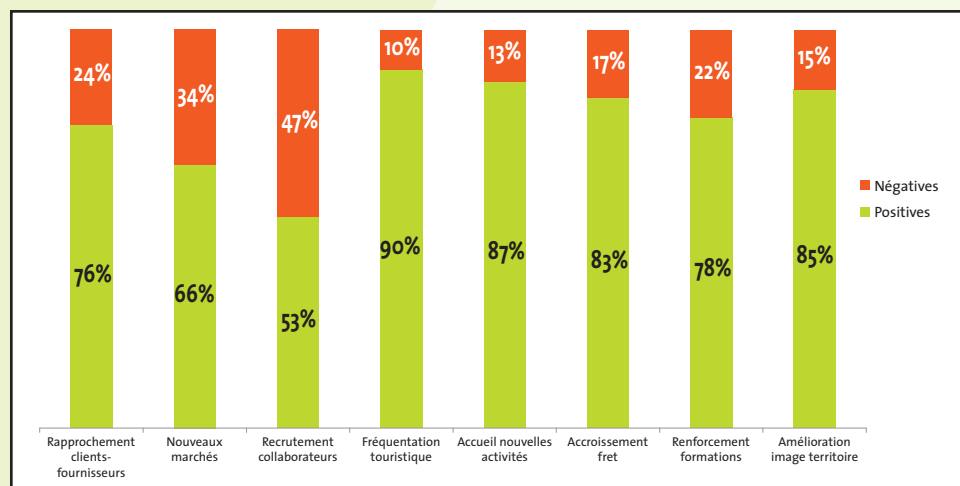
■ pour l'emploi

Pour 53% des entreprises, la hausse de l'activité impulsée par la LGV devrait conduire au **recrutement de nouveaux collaborateurs**. A noter que ces prévisions concernent particulièrement l'industrie (56% d'opinions positives) et les services (60% d'opinions positives).

La LGV entraînerait même un renforcement des formations selon 78% des entreprises interrogées.

■ pour le tourisme

Selon 85% des entreprises interrogées, la **LGV améliorera considérablement l'image du territoire et 90% des entrepreneurs prévoient une fréquentation touristique en hausse.**



2 entrepreneurs sur 3 pensent que la LGV renforcera leurs échanges avec l'Espagne

Si elle influencera légèrement les relations interdépartementales, la LGV aura un impact fort sur les échanges «moyennes et longues distances» :

- 80% des chefs d'entreprise anticipent de renforcer leurs liens avec la région parisienne,
- 61% avec les régions limitrophes,
- 63% avec l'Espagne.

Paroles

de chefs d'entreprise



Edmond GARCIA,
Président
WELL STAFF (64)

La Société Well Staff, prestataire de services pétroliers, para pétroliers, gaz et géothermie, est active au plan international, mais est aussi très présente sur le territoire français et notamment en Béarn. Nos activités en supervision et ingénierie doivent être très réactives de Pau à Bordeaux (DREAL Aquitaine) ou Parentis (Zone d'extraction pétrolière).

Les gains de temps attendus de la LGV permettront à Pau et à toute la région un **développement du potentiel économique existant.**

La réduction des distances de ville à ville permettra à bien des ingénieurs, techniciens et conjoints, de pouvoir imaginer une vie familiale adaptée, un partage «géographique» du lieu de travail.



Jean-Marie LATCHERE,
Directeur Camping
des Gaves (64)

L'hôtellerie de plein air est un secteur économique en pleine croissance au plan national.

Nous avons identifié un véritable potentiel de développement de cette industrie dans nos vallées béarnaises. Offrir nos stations des Pyrénées en une heure aux Bordelais et en 3 heures aux Parisiens au lieu des six heures actuellement serait un **véritable atout touristique.** La grande vitesse nous permettra de développer des week-ends prolongés et apportera un **grand confort pour les voyages de nos visiteurs.** Le secteur touristique est un atout important et indispensable pour le devenir économique de nos vallées. Enfin, la **connexion avec le marché espagnol** est également prometteuse pour l'avenir de notre territoire.

Retrouvez cette publication sur le site internet : www.aquieco.com