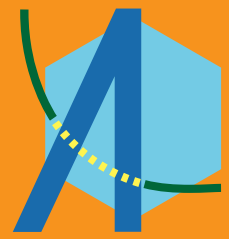


Infrastructures AQUITAINE

LETTRE DES CCI D'AQUITAINE

Nov.
2011
N°21



CCIR AQUITAINE

Au nom des Chambres de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine, le Président de la Chambre de Région, Laurent COURBU, se mobilise aux côtés des décideurs politiques régionaux en faveur de l'aboutissement des grands projets d'infrastructures de communication nécessaires à la compétitivité des entreprises aquitaines et à de meilleures conditions de vie des citoyens.

Cette mobilisation porte tout particulièrement sur la LGV Sud Europe Atlantique et ses prolongements vers Toulouse et l'Espagne ainsi que sur la question de la desserte de l'agglomération bordelaise.

Laurent COURBU a notamment défendu les positions des CCI d'Aquitaine lors :

- de la «Matinale Objectif Aquitaine» sur la LGV et les GPSO (Grands Projets du Sud-Ouest), le 21 septembre dernier,
- d'une émission télévisée sur France3 Aquitaine, «La voix est libre», le 21 octobre 2011,
- du 1^{er} Sommet Economique du Grand Sud le 3 novembre 2011 à Toulouse.

Il a rencontré Patrick STEFANINI, Préfet de Région Aquitaine le 28 septembre et Alain ROUSSET, Président du Conseil régional d'Aquitaine, le 4 novembre.

■ LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE

Le projet de la LGV SEA a franchi une nouvelle étape le 30 juin 2011, avec la signature du contrat de concession entre l'Etat, RFF et 57 collectivités territoriales appartenant à trois régions, six départements et représentant 122 communes.

Avec un investissement de plus de 7,8 milliards d'euros, ce projet de partenariat-public-privé est le plus important mené en Europe dans le domaine des infrastructures de transport.

Il représente un enjeu :

- **technique** : 303 km de voies nouvelles, 40 km de voies de raccordement, 15 chantiers en parallèle, plus de 900 ouvrages d'art avec un respect des normes de sécurité et d'interopérabilité européenne des trains pour une vitesse commerciale de 320km/h,
- **environnemental** : plus de 2 000 ha de «compensation» seront plantés, avec mise en place de deux fondations l'une pour la biodiversité et l'autre pour le gaz carbonique.

Les travaux doivent débuter au premier trimestre 2012. Ils sont prévus pour 73 mois, pour une mise en service commerciale à fin juillet 2017.

Le groupement LISEA a été désigné comme attributaire de ce contrat de concession. Il assurera le financement, la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance des 303 km de ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux.

LISEA est un groupement d'entreprises piloté par VINCI avec 2 entités.

- COSEA : concepteur-constructeur,
- MESEA : exploitant-mainteneur.

Ces travaux représentent une **opportunité en termes d'emplois : près de 4 500 emplois pendant le chantier.**

Une convention a été signée le 28 octobre dernier, entre les partenaires publics, Pôle emploi et LISEA, concessionnaire, en faveur de l'emploi de 1300 personnes dont 400 en insertion.

Le Conseil régional d'Aquitaine a engagé un important programme de formation à destination des futurs salariés pour le chantier (380 000 heures sur 2 ans).

LISEA est chargé de créer un observatoire économique sous l'autorité du Préfet de région pour analyser les retombées économiques de cette infrastructure.

DES INFRASTRUCTURES D'AVENIR

L'avenir économique de l'Aquitaine passe par son intégration dans les réseaux de transport européens. Notre région ne peut pas être le goulet d'étranglement des échanges nord-sud !

Nos priorités, au nom des 130 000 entreprises que nous représentons, pour renforcer l'attractivité, l'accessibilité des territoires et la qualité de vie des Aquitains, sont :

- La LGV Tours-Bordeaux, ses prolongements vers la frontière espagnole et vers Toulouse, la desserte LGV du Béarn,
- La mise à 2X3 voies de la rocade de Bordeaux et la desserte de l'agglomération bordelaise,
- La mise à 2X2 voies de la RN21 de Limoges aux Pyrénées sous forme concédée.

Nous poursuivons notre mobilisation aux côtés des pouvoirs publics, pour que l'ensemble des projets programmés soient réalisés selon les échéances annoncées.

Nous œuvrons pour que des décisions soient prises pour répondre à l'augmentation inéluctable des flux de marchandises et apporter des solutions en termes de fluidité du trafic, de report modal, seules réponses à la limitation de l'émission de gaz à effet de serre et à un développement durable de nos territoires.

Seules des infrastructures performantes nous permettront de nous insérer pleinement dans l'espace européen et de créer avec nos régions voisines, une eurorégion porteuse de développement touristique, économique, culturel.

Laurent COURBU
Président de la CCIR Aquitaine



► PRIORITÉS DE L'EUROPE

La Commission européenne a présenté, le 19 octobre 2011, un plan pour améliorer les réseaux européens dans le domaine des transports, de l'énergie et de la technologie numérique, totalisant une enveloppe de 50 milliards d'euros.

Elle a retenu 10 priorités d'investissements pour la *création d'axes ferroviaires européens* pour la période 2014-2020, dotées d'un fonds global de 32 milliards d'euros, au sein desquels a été choisi l'axe «**Corridor Atlantique**», traversant le Pays Basque nord et sud.

«*Nous allons compléter les réseaux d'infrastructure en Europe en construisant enfin les maillons qui leur manquent*», a indiqué **José Manuel Barroso**, Président de la Commission européenne, «*et qui, sans nous, continueraient à faire défaut*».

Cet investissement stimulera la croissance et la création d'emplois et, simultanément, rendra le travail et les transports plus simples pour des millions de citoyens et d'entreprises en Europe».

Un soutien de 15 à 30% sera engagé pour les axes prioritaires, allant jusqu'à **40 % des travaux envisagés dans le cas de connections transfrontalières**, «*dans la mesure où les Etats trouveront la capacité de subvenir au reste*».

Le tronçon de raccordement entre l'Espagne et la France, dit «*Bergara - San Sebastián - Bayonne*» devrait être finalisé en 2020, au plus tard 2030.

Condition posée par l'Europe : les réalisations aidées devront être finalisées avant 2030, quand, pour le passage du Pays Basque nord, le projet fait l'objet d'une observation des voies actuelles jusqu'à détermination de leur saturation, «*au minimum en 2035*».

En Aquitaine, tous les projets ont été inscrits dans la proposition de révision des RTE-T* :

- Les projets de la LGV SEA : la LGV Tours – Bordeaux ; les GPSO (Bordeaux - Bayonne et Bordeaux - Toulouse) ; le tronçon transfrontalier Bayonne - Bergara ;
- Les ports de Bordeaux et de Bayonne ;
- La ligne ferroviaire Pau - Canfranc.

* Réseau Trans Européen de Transport.

Les propositions de la Commission européenne doivent désormais être négociées avec les 27 Etats-membres et votées au Parlement européen.

La liaison Pau-Canfranc n'est pas intégrée dans le phasage 2014-2020. La Commission, qui pourrait aider la moitié des études complémentaires, estimées à 110 millions d'euros, notamment pour la création d'un tunnel de 40 km de long dans le massif pyrénéen.

La Communauté de Travail des Pyrénées (CTP), qui regroupe les 3 régions françaises, les 4 régions espagnoles le long de la chaîne des Pyrénées et la Principauté d'Andorre demande :

- la réalisation de ces projets dans les délais prévus initialement,
- la poursuite des études sans interruption,
- l'intégration des deux projets dans le réseau central.

La CTP regrette que les projets Toulouse-Narbonne et la Traversée Centrale des Pyrénées ne figurent pas dans le réseau central.

► GRANDS PROJETS DU SUD-OUEST (GPSO)

Le 4^e temps de consultation pour GPSO s'est déroulé cet automne et vient de se clôturer. Il a porté sur les propositions de mesures pour favoriser l'insertion des **deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne dans les territoires** selon les hypothèses de tracé issues du Comité de pilotage du 23 juin 2011.

Au cours de cette même période, les projets de gares et de points de desserte du GPSO ont fait l'objet d'une concertation.

En plus des gares existantes, **11 gares et haltes vont être réalisées ou aménagées** pour diffuser localement les apports de la grande vitesse.

- 3 gares nouvelles pour les TaGV : Agen, Montauban et Mont-de-Marsan
- 2 gares existantes aménagées : Dax et Bayonne
- 2 haltes pour des Services Régionaux à Grande Vitesse (SRGV) : Sud Gironde (Captieux/Escaudes) et Côte landaise (Saint-Geours-de-Maremne)

- 4 gares/haltes TER reconstruites en sortie sud de Bordeaux : Bègles, Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans.

Principales échéances

14 novembre 2011 : Installation à Bayonne de l'observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontalières à la frontière franco-espagnole décidé en août dernier par la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

9 janvier 2012 : Comité de pilotage du Grand Projet du Sud-Ouest

- Validation à l'échelon régional du tracé définitif

Printemps 2012 : approbation du projet par le Ministre des Transports

2013 : enquête d'utilité publique du projet des deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

► LGV Béarn Bigorre

RFF va proposer quatre scénarii à la Commission Nationale du Débat Public qui devrait se prononcer pour organiser un débat public au début de l'année 2012. Les quatre scénarii sont les suivants :

- a) Dax - Orthez - Pau : gain de temps pour Pau : 34 minutes
- b) Liaison directe : gain de temps pour Pau : 49 minutes
- c) «Jumelage A65» : gain de temps pour Pau : 49 minutes
- d) Mont-de Marsan-Tarbes : gain de temps pour Pau : 24 minutes

L'amélioration de la liaison Pau-Tarbes est incluse dans les quatre scénarii envisagés.

Selon le choix du scénario retenu, le coût d'investissement varie entre 1,5 milliard d'euros à plus de 2,8 milliards d'euros.

Le scénario B offre le meilleur gain de temps, il comporte un barreau direct avec Mont-de-Marsan, mais aussi le taux de rentabilité le plus élevé.

En complément de ces scénarii, la CCIT Pau Béarn, avec les grandes entreprises du territoire, a analysé des variantes du tracé Mont-de-Marsan/Pau. Les résultats de ces études seront présentés prochainement afin d'alimenter le débat public.

► AUTRES PROJETS AQUITAINS

► Axe EURO 21 de Limoges aux Pyrénées

L'axe Limoges – Périgueux – Bergerac – Agen – Auch – Tarbes doit être mis à 2X2 voies sous forme concédée.

M. Michel AYMERIC, Directeur de Cabinet du Ministre chargé des Transports, indique dans un courrier en date du 20 octobre 2011, à M. POUXVIEL, Président de l'association EURO 21, que l'axe RN 21 est inscrit dans le cadre du SNIT, et qu'une étude d'aménagement de la RN 21 va être lancée.

L'association EURO 21 va poursuivre ses actions de lobbying auprès des décideurs nationaux et des responsables de grandes entreprises de travaux publics pour un vote de cet axe au SNIT.

Le prochain colloque se déroulera à Auch début 2012 pour rappeler la mobilisation des acteurs locaux. Plus de 1 000 entreprises représentant plus de 50 000 salariés ont signé la pétition en faveur de cet axe.

► Rocade de Bordeaux

Les acteurs économiques, au premier rang desquelles les CCI, demandent, que soit réalisé dans les délais les plus courts l'achèvement de la mise à 2X3 voies de la rocade ouest de Bordeaux.

La Communauté Urbaine de Bordeaux a installé le 27 octobre 2011, «une coopérative métropolitaine des déplacements», dont le premier séminaire de travail et prévu les 2 et 3 décembre 2011.

Cette coopération s'est formalisée en juin dernier avec la signature d'une convention Etat – CUB pour cofinancer le passage à 2X3 voies de la rocade avec 110 millions d'euros engagés par l'Etat dans une première tranche.

► Desserte de l'agglomération de Bordeaux

Il est essentiel de ne pas prendre davantage de retard pour relancer un dossier essentiel pour la dynamique du devenir de l'agglomération, pour faciliter les échanges nord-sud, mais aussi pour réduire la congestion de l'agglomération bordelaise.

Il faut relancer des études en faveur de cette desserte de l'agglomération et ne pas repartir dans des processus de «discussions» qui ne vont faire que retarder les décisions.

► A63 Salles - Rocade de Bordeaux

L'Etat a lancé une étude pour la section Salles - Rocade de Bordeaux.

Les CCI d'Aquitaine demandent que l'aménagement de cette section soit réalisé au plus vite pour ne pas créer un goulet d'étranglement des échanges Nord-Sud sur l'axe.

► A63 Salles - Saint-Geours-de-Maremne

Le chantier de la mise aux normes autoroutières de la RN 10 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne a débuté en septembre 2011, pour une durée de 36 mois.

ATLANDES, (GIE dont les membres sont Colas Sud-Ouest, Screg Sud-Ouest, Spie Batignolles, Valérian, et Guintoli) a été désignée concessionnaire.

La mise à péage de cette autoroute devrait intervenir au 3^e trimestre 2013, sa mise en service totale à la mi 2014.

Chiffres clés

- Durée prévue de la construction : 42 mois
- Investissement : environ 1,1 milliard d'euros
- Durée de la concession : 40 ans à compter du 24 janvier 2011
- Longueur : 104 km
- Création de 2 barrières de péages
- Amélioration de 11 diffuseurs
- 4 aires de service entièrement repensées
- 8 aires de repos complètement réaménagées
- 1 200 places de stationnement PL
- environ 15 km de protections acoustiques
- 1 ouvrage d'art spécifique pour le passage Grande Faune d'une longueur de 1,2 km
- aménagement d'un tracé neuf de 2,1 km pour rectification du tracé à Labouheyre comprenant un ouvrage de franchissement de voie ferrée Bordeaux-Irun.

► Ferroviaire : installations terminales embranchées

La Préfecture de région Aquitaine, par l'intermédiaire de la DREAL Aquitaine va effectuer en 2012 une étude pour recenser les différentes installations terminales embranchées en Aquitaine. Cette étude a pour objectif d'actualiser celle effectuée en 2003.

CADRE NATIONAL

Assises Nationales du Ferroviaire

Le Gouvernement a décidé de lancer des Assises Nationales du Ferroviaire afin de définir de nouvelles actions pour développer le mode ferroviaire en France tant au niveau des voyageurs, que du transport de marchandises. Quatre groupes de travail ont été mis en place dont l'un est animé par Monsieur Gilles SAVARY sur le modèle économique du mode ferroviaire. Les conclusions seront rendues au début de l'année 2012.

Priorités du Gouvernement pour 2012

Le Gouvernement a décidé de s'appuyer sur l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

Cette agence est l'acteur privilégié de la mise en œuvre du volet infrastructures du Grenelle Environnement, en complément des interventions du programme infrastructures et services de transport dont il est un opérateur. En 2012, le budget de l'AFITF devrait permettre de mettre en place près de 2,170 milliards d'euros en crédits de paiement.

Ses recettes proviennent des ressources pérennes qui lui sont affectées ; le Grenelle Environnement en a

prévu une nouvelle, avec la mise en place de l'écotaxe poids lourds, dont le contrat avec le partenaire en charge de son déploiement est signé à l'automne 2011 et qui sera opérationnelle en 2013.

En attendant cette ressource, une subvention d'équilibre budgétaire sera apportée à l'agence à hauteur de 1,123 milliard d'euros en 2012.

Ce budget permettra la poursuite du financement de grandes opérations d'infrastructures lancées ou prévues dans la loi Grenelle 1, notamment :

- des LGV en cours de construction (Rhin-Rhône, mise en exploitation fin 2011, 2^e phase de la LGV Est) ou lancées (Tours-Bordeaux et Bretagne-Pays de Loire, dont les contrats ont été signés en 2011, contournement Nîmes-Montpellier, dont le contrat se conclura en 2012),
- du solde d'autres opérations telles que des contrats de projet (2007-2013), des Plans De Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI),
- d'un certain nombre d'investissements de développement ou de sécurité dans les domaines routier, ferroviaire, portuaire, fluvial, multimodal et des transports collectifs.

CERTA

La Cellule Economique Régionale des Transports en Aquitaine (CERTA) est une association qui regroupe les acteurs aquitains du transport (Etat, Conseil régional, Chambres consulaires, organisations professionnelles du transport routier, SNCF, RFF, etc...).

Madame Nicole PIZZAMIGLIA, responsable de l'entreprise

SELI située à Saint-André-de-Cubzac (33), élue de la CCIR Aquitaine, a été portée à la Présidence de cette association.

Cette association s'est donnée pour principale mission, pour les prochains mois, d'analyser les paramètres de la congestion routière de l'agglomération de Bordeaux.

SCHÉMA SECTORIEL DES ÉQUIPEMENTS GÉRÉS ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La loi du 23 juillet 2010 et son décret d'application du 1^{er} décembre 2010 imposent aux Chambres de Commerce et d'Industrie de Région de réaliser des schémas sectoriels notamment dans les domaines suivants : appui à l'entreprise, formation et emploi, développement durable, équipements gérés et aménagement du territoire...

Ces schémas déclinent la stratégie régionale qui encadre les actions des CCIT en les valorisant.

Le schéma sectoriel dédié aux équipements gérés et aménagement du territoire analysera :

- Les aéroports,
- Les ports et autres équipements,
- Les infrastructures de communication.

Ce schéma s'articule autour de 5 axes :

- Contexte économique régional,
- Cartographie de l'offre aquitaine,
- Analyse de l'offre,
- Préconisations et propositions d'actions,
- Indicateurs pour suivre et mesurer les actions décidées.

La CCIR Aquitaine s'appuie sur une commission thématique composée d'élus de la CCIR animée par M. PANIER et un groupe projet animé par M. PÉTORIN, Directeur Général de la CCIT de Libourne.



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

