

	NATURE DES TRAVAUX	AVANCEMENT DU PROJET
<b>OPÉRATIONS FERROVIAIRES</b>		
<b>BOUCHON FERROVIAIRE DE BORDEAUX</b>	Accélération des aménagements de l'arrivée dans Bordeaux de la future LGV à travers la réalisation de la 1ère phase actuellement en travaux et de la 2e phase du passage de 2 à 4 voies entre la gare de Bordeaux Saint Jean et la bifurcation de Cenon.	Acquisitions foncières en cours Etudes d'environnement et d'insertion du projet en cours
<b>BORDEAUX - HENDAYE</b>	Amélioration de la capacité de la ligne	Début des travaux : juin 2009
<b>PAU - OLORON</b>	Régénération des voies ferroviaires	Début des travaux : juin 2009
<b>OPÉRATIONS ROUTIÈRES</b>		
<b>RN21 BERGERAC - PÉRIGUEUX</b>	Modernisation des itinéraires routiers	Début des travaux : juillet 2009
<b>RN134 - VALLÉE D'ASPE</b>	Réparation d'ouvrages d'art - Bedous	Début des travaux : juin 2009 pour une durée de 5mois
<b>A630 - ROCADE OUEST DE BORDEAUX</b>	Aménagement de l'échangeur 12	Appel d'offres lancé mi-avril 2009 pour ouvrage d'art Signature du marché et démarrage du chantier en septembre 2009
<b>A630 - EMBRANCHEMENT ARCAÇON</b>	Entretien routier	Début des travaux : 27 avril 2009 Fin prévisionnelle : mi-juin
<b>RN 89 - SORTIE DE BORDEAUX ARTIGUES (1<sup>ÈRE</sup> TRANCHE)</b>	Réparation de chaussée	Début des travaux : 4 mai 2009 Fin prévisionnelle : fin juin
<b>RN10 BORDEAUX - ANGOULEME</b>	Modernisation de l'itinéraire routier	Début des travaux : 8 juin 2009 Fin prévisionnelle : mi-juillet
<b>OPÉRATIONS FLUVIALES</b>		
<b>ENTRETIEN DU CANAL DES 2 MERS</b>	Entretien fluvial et reconstruction des barrages ; protection des digues	Début des travaux : mai 2009

**PLAN DE RELANCE EUROPEEN DE L'ÉCONOMIE**

La Commission Européenne a lancé le 30 mars 2009 un appel à projets pour une attribution de 500 millions d'euros dans le cadre du plan européen pour la relance économique au titre du financement du réseau transeuropéen de transport. M. BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux transports, a saisi le Vice-président de la Commission Européenne A. TAJANI d'une demande de financement pour la deuxième phase du bouchon ferroviaire, avant la date prévue pour la remise des dossiers fixée au 15 mai 2009.

**Aquitaine**



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

# Infrastructures AQUITAINE

## LETTRE DES CCI D'AQUITAINE

Juin 2009 N°15



**Point de vue de M. Jean-Marie BERCKMANS, Président de la CRCI Aquitaine**

L'interruption de la ligne Paris - Bordeaux - Madrid au Pays Basque aurait pour conséquence de stopper la ligne à Bordeaux, sans exclure bien sûr son prolongement vers Toulouse.

Comment attirer des entreprises sur notre territoire excentré des lieux de décisions sans un moyen de transport rapide, confortable, sûr et respectueux de l'environnement ?

Faute d'entreprises dont l'implantation pour 90 % d'entre elles est conditionnée par les infrastructures de transport, les jeunes qui souhaitent légitimement rester au pays devront s'expatrier.

Au delà de cet handicap majeur pour notre région, nous subissons une inégalité inacceptable pour les aquitains : un étudiant bayonnais met 5 heures pour rejoindre Paris contre 3 heures pour un marseillais.

Oui, la voie actuelle Bayonne - Frontière n'est pas saturée : elle le sera, aux dires d'experts, en 2018 pour les trois raisons suivantes :

- L'écartement européen des voies en Espagne en 2014, portera, à l'instar d'autres pays européens, le tonnage des marchandises

à 20 % contre 3 % actuellement (Italie : 32 %), multipliant par 7 le fret ferroviaire actuel. Auquel s'ajoutera l'augmentation du trafic de marchandises dont on prévoit le doublement en 2025,

- Les TER sont en plein développement,
- On évoque aussi un transport en site propre Bayonne - Saint Sébastien.

C'est un trafic multiplié par 10 que l'on connaîtra dans une dizaine d'années, 10 ans nécessaires à la création d'une ligne nouvelle.

Oui, la technique permet de créer des parties enterrées ou semi-enterrées et des protections antibruit.

Oui, la ligne actuelle jusqu'à sa saturation constituera un enfer pour les riverains qui se sont agglutinés autour de la ligne actuelle en Pays Basque, enfer qui ne pourra s'estomper qu'avec la création d'une ligne nouvelle.

Elle déterminera l'avenir de notre région pour des décennies.

C'est pourquoi l'engagement des CCI d'Aquitaine en sa faveur est totale.

**EDITO**

**LES DERNIERS MOHICANS DE L'EUROPE ?**

Ambiance de nouveau western à l'ouest du territoire. Le train à grande vitesse passera-t-il le rio Bidassoa ? Des visages pâles s'inquiètent. Comme d'autres se cabraient devant le "cheval de feu", ils font tout pour ralentir la progression des rails dans leur prairie, mettant ainsi en péril le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique de l'autre côté de la frontière espagnole.

Non, la côte ouest ne veut pas être une réserve ! Non, les Aquitains ne seront pas les derniers Mohicans de l'Europe ! Stopper les études ferroviaires au Sud de Bayonne, ce n'est pas protéger l'environnement, c'est le condamner à l'asphyxie en multipliant les convois de camions polluants, au lieu de privilégier le report modal du fret vers le ferroviaire. C'est couper le quart Sud-Ouest de la France du reste de l'Europe, en "l'éloignant" des centres de décision européens. C'est handicaper notre territoire dans la course à l'attractivité économique.

Le Sud de l'Europe à grande vitesse, c'est urgent ! En suspendant la seconde phase de mise en compétition des concessionnaires pour la ligne Tours-Bordeaux, on retarde de plusieurs mois le début du chantier ferroviaire du siècle, avec des milliers d'emplois à la clé. Mais on risque aussi de voir filer les financements européens liés à la dimension transfrontalière du projet. C'est le moment d'enterrer la hache de guerre. Car les Aquitains ne souhaitent pas être les derniers Mohicans de l'Europe !



IMPRIMERIE IACI - 05 57 97 32 12



Les C.C.I d'Aquitaine ont apporté leur contribution à la définition des grandes orientations du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) élaboré par le Conseil Régional d'Aquitaine, et ont fait part des projets prioritaires qu'elles souhaitent voir inscrites au SRIT.

La "Contribution des C.C.I. d'Aquitaine au SRIT - phase 2" met notamment en exergue des projets, pour les vingt prochaines années, qui répondent aux besoins de mobilité des hommes et des marchandises et au développement économique. Ceci dans une logique de développement durable. Il s'agit en particulier :

- d'intégrer l'Aquitaine dans les grands flux d'échanges et de positionner Bordeaux au rang de véritable métropole européenne,
- de répondre au développement des entreprises et renforcer l'attractivité des territoires aquitains,
- de répondre aux enjeux de développement durable en luttant contre les émissions de gaz à effet de serre.

Ces projets concernent en priorité :

- la Ligne Grande Vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique,
- ses prolongements au Sud de Bordeaux, vers la frontière espagnole et vers Toulouse,
- la ligne nouvelle Poitiers-Limoges pour la desserte plus aisée du nord-est de l'Aquitaine.

En parfaite adéquation avec le Grenelle de l'Environnement, ce projet est une opportunité à saisir pour le développement économique des régions concernées.

Compte tenu de la situation d'urgence et dans le cadre du plan de relance de l'économie, il est indispensable que le plan de financement de la LGV Tours-Bordeaux soit défini dans les meilleurs délais afin de ne pas retarder sa réalisation. De même, les financements de la LGV, au sud de Bordeaux, ne doivent pas être compromis et pour cela, d'autres trafics de type TER - GV et fret doivent être admis sur ces lignes nouvelles pour rendre crédible la montée en puissance du fret ferroviaire.

Les CCI d'Aquitaine insistent sur la nécessité de prendre en compte, au sein du SRIT, le problème majeur de l'écoulement des flux de transit nord-sud autour de l'agglomération de Bordeaux.

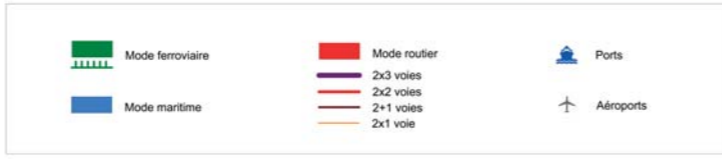
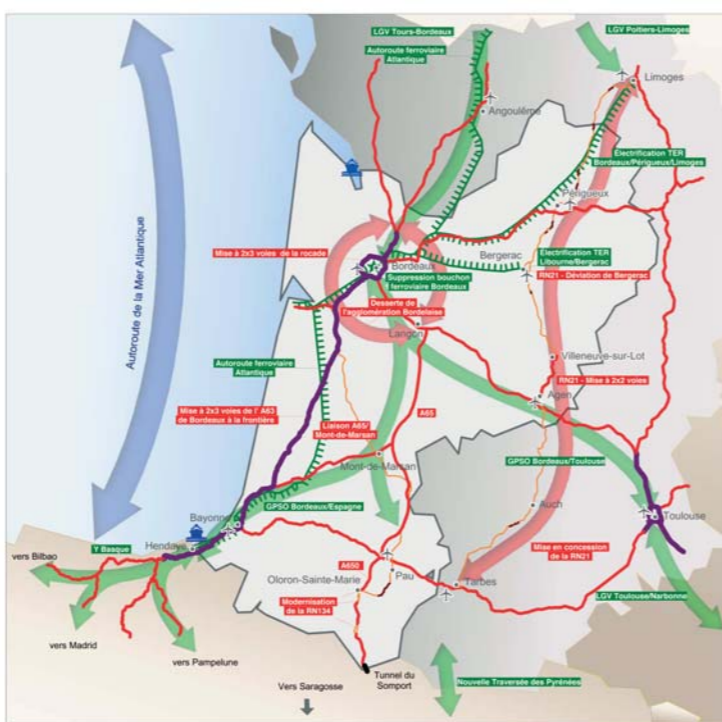
L'abandon du grand contournement ne peut se justifier que si de véritables alternatives sont proposées pour décongestionner l'agglomération bordelaise du trafic de transit dont la croissance demeure toujours importante.

Une nouvelle étude doit donc être entreprise, car l'ensemble des alternatives envisagées (mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux, autoroute ferroviaire, autoroute maritime) ne permet d'absorber qu'une partie de la croissance du trafic nord sud.

Dans cette perspective, la mise à 2x2 voies de la RN21 de Limoges aux Pyrénées sous forme d'autoroute concédée, en liaison avec la traversée centrale des Pyrénées, est une solution crédible à la congestion des agglomérations de Bordeaux et de Toulouse et aux passages frontaliers est et ouest totalement saturés. Ceci devant s'accompagner, bien entendu, de la réalisation de la mise aux normes autoroutières Pau-Oloron, suivi de l'aménagement Oloron-Le Somport.

Pour connaître l'intégralité des projets prioritaires pour les CCI : [www.aquieco.com](http://www.aquieco.com)

Projets prioritaires des Chambres de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine à réaliser avant 2025/2030



VOIE RAPIDE PAU - OLORON SAINTE-MARIE

La CCI Pau Béarn a commandé à l'Institut Géographique National, l'évaluation en termes de performances économiques et naturelles d'une nouvelle voie rapide entre le nœud autoroutier A65/A64 et la future déviation d'Oloron Sainte-Marie.

Les résultats de cette étude seront présentés lors d'une conférence animée par M. Jean POULIT, expert de l'aménagement du territoire, le 29 juin 2009 de 16 heures à 18 heures au Palais Beaumont de Pau.

Cette conférence sera également l'occasion d'aborder la desserte du Béarn par la LGV SEA et la possibilité d'utiliser la voie historique Oloron Canfranc pour relier à grande vitesse Bordeaux à Saragosse en moins de deux heures.

Pour s'inscrire et en savoir plus : [www.pau.cci.fr](http://www.pau.cci.fr)

M. BORLOO a confirmé que "Les collectivités territoriales pourraient se montrer désireuses de prendre à leur compte la réalisation d'une liaison routière nouvelle entre ces deux villes béarnaises en réalisant une infrastructure aux caractéristiques réduites, mieux adaptées à leurs besoins. Le cas échéant, l'Etat mettrait à disposition toutes les études menées sur le projet A650 et fournirait un appui technique sur les questions juridiques et financières de mise en concession si nécessaire".

En ce qui concerne la vallée d'Aspe, la RN 134 "fera l'objet de mesures de sécurisation, accompagnées d'une régulation de la circulation des poids lourds qui sera mise au point dans le cadre de la concertation globale sur le projet de sécurisation". A ce titre, la déviation de Bedous en vallée d'Aspe sera ouverte en juillet 2009.

Les déviations d'Oloron, de Gurmençon et d'Asp, techniquement prêtes à démarrer, sont dans l'attente du lancement des programmes de développement et d'amélioration d'itinéraires - PDMI -.

M. CASTAING, Président du Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques a annoncé sa volonté de participer à la création d'un syndicat mixte. Ce syndicat devra mener les études pour préconiser les meilleures solutions sur la liaison Pau Oloron.



Les associations EURO 21 et EUROSUD, qui militent respectivement pour la mise à 2 x 2 voies de la RN 21 et pour la Traversée Centrale des Pyrénées en ferroutage, ont décidé d'unir leurs efforts de lobbying.

L'association EURO 21 rassemble les CCI de l'axe RN 21 (Haute-Vienne, Dordogne, Lot-et-Garonne, Gers et Hautes-Pyrénées), la CCI Pau Béarn, la CRCI Aquitaine et travaille en collaboration avec les CCI d'Huesca et d'Aragon. Elle est présidée par M. Jean-Claude POUXVIEL.

L'association EUROSUD Transport milite pour la traversée centrale des Pyrénées en ferroutage, au travers d'un tunnel à grand gabarit. Elle est présidée par M. Jean-Louis CHAUZY, Président du CESR Midi-Pyrénées.

Les deux associations ont présenté aux candidats aux élections européennes l'ensemble des arguments en faveur de ce projet intermodal qui s'inscrit dans le cadre du Réseau transeuropéen de transports (RTE-T projet prioritaire n°16 Algeciras / Sines - Madrid - Paris).

Une plaquette d'information vient d'être réalisée à leur intention, mais également à celle des élus locaux, des parlementaires et du millier d'entreprises (représentant 50 000 salariés) qui soutiennent d'ores et déjà le projet,...

A63 SALLES - SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE

Conformément à la décision du Premier ministre du 5 décembre 2008, l'avis d'appel à la concurrence pour la concession de l'autoroute A63 entre Salles (Gironde) et Saint-Geours-de-Maremne (Landes) a été envoyé, le 14 mars 2009, pour publication au Journal officiel de l'Union européenne, au Bulletin officiel des annonces de marchés publics et au Moniteur des travaux publics et du bâtiment.

SUPPRESSION DU BOUCHON FERROVIAIRE DE BORDEAUX

Un arrêté préfectoral a été signé le 17 avril 2009 par M. Idrac, Préfet de la Région Aquitaine, portant déclaration d'utilité publique des travaux de mise à quatre voies entre Cenon et la Benaugue de la voie ferrée Paris-Bordeaux.

Cette opération constitue la 2<sup>e</sup> phase de la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux dans le prolongement de la mise à deux fois quatre voies du tronçon compris entre la gare Saint Jean et l'ancienne gare de la Benaugue avec la construction du nouveau pont ferroviaire.

Retenue au titre du plan de relance de l'économie, une première opération d'un coût total de 15 millions d'euros bénéficie d'un financement de l'Etat à hauteur de 11,1 millions d'euros et comprend la réalisation des études de projet et le déplacement des réseaux préalable à la mise à quatre voies proprement dite dès la fin 2009.

Le coût global de cette deuxième phase de la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux est estimé à 240 millions d'euros courants.