



## ▀ LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE

### ▀ LGV Tours-Bordeaux

Le 30 juillet 2009, Jean-Louis BORLOO, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des Transports, ont signé le protocole de financement de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique.

Ce même jour, ils ont demandé à Réseau Ferré de France (RFF) de lancer le dernier tour de l'appel d'offres du projet de LGV Tours-

Bordeaux. Retenus à l'issue du premier tour, Bouygues, Eiffage et Vinci devront remettre leurs offres avant le 14 décembre 2009, pour une attribution en 2010. Le concessionnaire retenu assurera la construction, la maintenance et l'exploitation de la ligne nouvelle constituée d'un tronçon central Tours-Bordeaux (2016), de branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne (2018-2020) et Poitiers-Limoges (2011).

### ▀ Grands Projets du Sud-Ouest

Le comité de pilotage des Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) a validé le 17 septembre 2009 plusieurs orientations essentielles pour la suite des travaux :

#### Desserte des agglomérations

Le comité a confirmé la réalisation de deux nouvelles gares à **Montauban** et à **Mont-de-Marsan** qui permettront l'interconnexion avec les Trains Express Régionaux (TER). Pour **Dax** et **Bayonne**, les dessertes se feront par les gares existantes en centre-ville. Des raccordements seront aménagés depuis la ligne nouvelle. Pour **Agen**, les études vont se poursuivre : le choix entre une desserte par la gare actuelle ou une gare nouvelle n'a pas été arrêté.

#### Utilisation des nouvelles lignes

Les études vont être approfondies entre **Bordeaux** et **Dax** pour définir la possibilité et les conditions de circulation des trains de fret, en plus des Trains Aptes à la Grande Vitesse (TAGV). La possibilité de faire circuler des « trains régionaux à grande vitesse » sur la ligne nouvelle **Bordeaux-Espagne** va également être étudiée. Ainsi que des arrêts supplémentaires pour ce type de trains notamment en **Sud Gironde** et, éventuellement, dans le secteur de **Tartas** et au niveau de la **côte sud des Landes**.

#### Ligne nouvelle au Pays Basque

Le périmètre d'étude a été arrêté. Il prend en compte les orientations retenues pour la desserte de **Bayonne**, les caractéristiques du « Y basque » et l'objectif de privilégier l'enfouissement de la ligne nouvelle dans les sections les plus sensibles.

#### Desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre

Compte tenu des *scenarii* proposés pour améliorer cette desserte par des prolongements de lignes nouvelles, le comité de pilotage a décidé de réserver deux possibilités de raccordements : à l'est de **Dax** et au nord-est de **Mont-de-Marsan**, en attendant l'approfondissement des études et le choix du scénario permettant d'améliorer la desserte de **Pau** et de **Tarbes** depuis la ligne nouvelle.

Un calendrier a été arrêté pour les études et pour la concertation, afin que les décisions correspondant à la première étape des études puissent être prises comme prévu d'ici à la fin de l'année 2009. Ces décisions doivent porter sur :

- le programme des fonctionnalités ferroviaires incluant les caractéristiques des lignes en fonction de leur usage (types de trafics et performances), les conditions de desserte des agglomérations (par gares existantes et/ou gares nouvelles), les raccordements à prévoir avec le réseau ferroviaire national, etc ;
- les fuseaux de passage de 1 000 mètres de large environ des lignes nouvelles ;
- les hypothèses de trafic qui serviront pour la suite des études.

Un nouveau comité de pilotage sera organisé au plus tard mi-janvier 2010, pour arrêter les fuseaux de 1 000 mètres et les fonctionnalités du projet.

## EDITO

### EN BONNE VOIE

Au nom des sept présidents des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) d'Aquitaine, je me réjouis des avancées du projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique.

La signature de l'accord de financement entre les collectivités territoriales et l'Etat est synonyme d'accélérateur de la réalisation de ce projet d'envergure. En témoignent la mise en compétition des concessionnaires sur la LGV Tours-Bordeaux et la poursuite des études sur les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO).

La vaste concertation pour le prolongement vers l'Espagne et vers Toulouse aboutira début 2010 à la définition d'un choix de fuseaux de passage de 1 000 mètres : les CCI d'Aquitaine feront part de leur position sur les fonctionnalités précises de cette ligne nouvelle.

Nous tenons à rappeler les formidables atouts de cette LGV sur le plan de la réduction des gaz à effet de serre, de la sécurité et de la mobilité.

Nous espérons, par ailleurs, que des solutions seront trouvées pour les grands dossiers sur lesquels les CCI d'Aquitaine s'investissent au quotidien : la RN21 de Limoges aux Pyrénées, la liaison Pau-Oloron et la desserte de l'agglomération bordelaise.

La modernisation des infrastructures de communication reste primordiale pour les entreprises et les habitants de l'Aquitaine.

Jean-Marie BERCKMANS,  
Président de la CCI Aquitaine



## LES PROJETS ROUTIERS AQUITAINS

### Déviation d'Aire-sur-l'Adour

Le 10 juillet 2009, la déviation d'Aire-sur-l'Adour a été inaugurée, premier maillon de la future A65 Langon-Pau. Cette déviation est exploitée par la société A'liénor, concessionnaire de l'autoroute. Elle répond à un double impératif local : soulager l'agglomération d'Aire sur-l'Adour d'un trafic routier dense et renforcer la sécurité des habitants en offrant un itinéraire alternatif et sécurisé aux voitures et poids lourds.

Le coût de la déviation s'élève à 56,3 millions d'euros. Le projet a été financé pour 25 millions d'euros (44,4 %) par l'État, 20,9 millions d'euros (37,1 %) par la région Aquitaine et 10,4 millions d'euros (18,4 %) par le département des Landes. La déviation est - et restera - libre de péage pour les usagers locaux.

En liaison avec A'liénor, la déviation a été adaptée à ses extrémités nord et sud par rapport au projet initial, pour permettre son intégration à l'autoroute sans modification complémentaire dès la mise en service de l'A65. D'ores et déjà, les diffuseurs et les bretelles d'accès sont construits pour faciliter la réalisation des travaux de raccordement.

### Déviation de Bedous

La déviation du vallon de Bedous a été inaugurée le 26 septembre 2009. Cette déviation d'une longueur de 6,5 kilomètres part du nord de la commune de Bedous et rejoint la RN134 au sud, sur la commune d'Accous. Elle comporte 17 ouvrages d'art dont un tunnel de 238 mètres sous la butte d'Osse et un viaduc de 80 mètres sur le Gave.

Cette nouvelle voie permet de renforcer la sécurité des déplacements des usagers et de dévier la circulation du centre de Bedous, notamment le trafic international vers l'Espagne. Pour les habitants du vallon, cela se traduit par un cadre de vie sécurisé et la disparition des poids lourds.



Le coût de la déviation est de 41,66 millions d'euros cofinancés à hauteur de 19,93 millions par l'État, 12,2 millions par la région Aquitaine, 6,58 millions par le conseil général des Pyrénées-Atlantiques et 2,95 millions d'euros apportés par l'Union européenne.

### A65 Langon-Mont-de-Marsan-Pau

L'A65 qui reliera Langon à Pau sera ouverte, au plus tard, au printemps 2011, soit avec quelques mois de retard sur le calendrier initial. La totalité du parcours sera mise en service en même temps. Ce chantier, qui emploie 2 000 personnes, a des retombées positives sur l'économie locale et plus particulièrement sur le commerce.

L'impact du chantier sur l'environnement est largement pris en compte : d'importantes mesures d'évitement des zones sensibles pour la biodiversité ont été prises. Lorsque le tracé n'a pas permis de le faire, des aménagements ont été réalisés pour privilégier la construction de viaducs, faciliter la circulation des animaux et préserver les berges des cours d'eau. Un vaste volet de « compensations environnementales » est venu s'ajouter. Afin de protéger les espèces protégées (vison d'Europe, pie-grièche écorcheur, écrevisse à pattes blanches, etc.), 1 372 hectares situés en Aquitaine verront leur environnement naturel préservé pendant 55 ans, durant toute la durée de la concession.

Le conseil régional d'Aquitaine a créé un fonds carbone pour compenser la construction de l'A65 Bordeaux-Pau. Il s'agit de financer des projets permettant de « séquestrer » le carbone ou de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). La compensation consiste à mesurer les émissions de GES générées par la construction de l'A65, puis à financer un projet (priorité sera donnée à la reforestation du massif landais), qui permettra, dans un autre lieu, de réduire ou de séquestrer un même volume de GES à travers les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique ou le reboisement. La construction de l'A65 devrait rejeter dans l'atmosphère environ 1 million de tonnes de CO<sub>2</sub>. Un bilan carbone sera réalisé par un cabinet spécialisé indépendant d'ici la fin de l'année 2009. Le prix de la tonne de CO<sub>2</sub> se situant aux alentours de 14 euros, la compensation globale de l'A65 s'élèverait donc à environ 14 millions d'euros.

Les CCI Pau Béarn, Landes, Bordeaux et la CRCI Aquitaine se mobilisent pour conduire des actions destinées à faire connaître et développer les potentialités économiques et l'attractivité des territoires traversés par cette infrastructure. Elles mènent ces actions aux côtés des directions régionales et départementales de l'Équipement.

## L'ÉCO-TAXE SUR LES POIDS LOURDS EN VIGUEUR EN 2011

Une nouvelle redevance d'usage du réseau routier national non concédé (qui exclut les autoroutes à péage) est créée sous la forme d'une taxe kilométrique sur les poids lourds, appelée « éco-taxa » (article 11 de la loi de Programmation du Grenelle de l'environnement).

Autorisée à titre expérimental en Alsace en 2010, la taxe kilométrique sur les poids lourds sera généralisée en 2011 sur tout le territoire national aux poids lourds à partir de 3,5 tonnes. Certains itinéraires départementaux ou communaux sont aussi concernés, afin de limiter les transferts de trafic.

Le taux de la taxe kilométrique est compris entre 0,025 euros et 0,20 euros par kilomètre, en fonction du nombre d'essieux, du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) et de la classe d'émission Euro du véhicule, avec un abattement de 25 % pour les régions excentrées, comme la Bretagne (art. 153 de la loi de Finances pour 2009). Les transporteurs sont autorisés à répercuter la taxe sur le bénéficiaire de la circulation de marchandises (le donneur d'ordres) et donc sur le consommateur (le client final). En savoir plus : Loi n° 1009-967 du 3 août 2009, JO du 5 août 2009.



### « POUR DES LIAISONS INTERREGIONALES DANS LE GRAND SUD-OUEST »

#### 1. Où en est le barreau Mont-de-Marsan/Pau ?

La CCI Pau Béarn milite depuis 2006 pour obtenir une desserte directe du Béarn et de la Bigorre. Le tracé 4 que nous avons présenté lors de l'enquête publique a fait l'objet d'une étude IGN d'impact économique qui a conforté notre position. Ce tracé relie les principales villes du Sud-Ouest en moins de 50 minutes en LGV et tisse ainsi un véritable réseau de villes. Il offre de réelles perspectives de développement économique de notre région : élargissement des univers de choix des salariés et des entreprises, compétitivité de notre bassin

économique, création de richesse pour les communes.

En juillet 2009, Réseau Ferré de France a retenu quatre variantes pour la desserte du Béarn complétées par une liaison Pau-Tarbes pour la Bigorre. Nous soutenons la variante Mont-de-Marsan/Pau qui mettrait Pau à 35 minutes de Bordeaux et Tarbes à 45 minutes. Cette variante nécessite que soit ajoutée une connexion « en triangle » à Mont-de-Marsan, pour connecter Béarn et Bigorre au Pays basque, et ainsi correspondre aux objectifs du scénario 4 initialement défendu en 2006.

Nous avons proposé en 2006 une connexion similaire en triangle à hauteur de Captieux, pour la liaison entre l'Espagne et Toulouse des GPSO. Nous nous félicitons que cette idée ait eu les faveurs de RFF qui l'a intégrée dans son tracé. Il est important de prévoir des liaisons interrégionales cohérentes pour le développement économique du grand Sud-Ouest.

#### 2. Comment améliorer la desserte du Béarn ?

Nous nous inscrivons dans une démarche prospective et militons pour l'étude d'une gare LGV au nord de Pau, à côté de l'aéroport. La desserte que nous défendons doit profiter à l'ensemble du Béarn. Elle nécessite des facilités d'accès et de stationnement pour prendre sa pleine mesure. Ce projet s'inscrit en complémentarité et cohérence avec le projet de transport en commun en site propre porté actuellement par la communauté d'agglomération qui prévoit une liaison centre-ville/aéroport. Cette localisation au nord offre également la possibilité de créer un quartier d'affaires connecté au projet Euratlantique de Bordeaux, classé Opération d'Intérêt National (OIN), et de bénéficier de son effet de levier pour le développement économique du Béarn.

Par ailleurs, une gare au nord autorise dans l'avenir le prolongement de la LGV vers Saragosse et l'Espagne via Oloron-Canfranc, et une connexion Pau-Saragosse performante en 1 h 10 que ne permet pas la gare actuelle en plein cœur urbain. Une liaison LGV en direction de l'Espagne nécessite une réflexion en amont pour ne pas obérer nos chances d'être positionnés au centre d'une euro-région Saragosse/Bordeaux/Toulouse. Notre démarche s'inscrit dans une vision pour un Béarn à l'horizon 2030.

#### 3. Où peut-on se renseigner sur la LGV Pau-Bordeaux ?

La CCI Pau Béarn a mis en ligne un site Internet [www.cci-lgv-bearn.com](http://www.cci-lgv-bearn.com) qui présente sa position et propose la signature d'une pétition.

Toute personne intéressée peut consulter le scénario 4, l'étude IGN et les vidéos de la conférence qui a été organisée en juin dernier au Palais Beaumont.



## AGENDA

23 novembre 2009

### Euro 21 : « Pour un développement économique de nos territoires »

L'association consulaire Euro 21 organise un colloque le 23 novembre 2009 à Tarbes sur le thème : « L'axe Euro 21, pour un développement économique et durable de nos territoires. » A cette occasion, seront présentées les conclusions de l'étude socio-économique et d'opportunité de la mise à 2 x 2 voies de la RN 21 de Limoges aux Pyrénées que l'association a confié au cabinet Egis Mobilité. L'objectif est d'aboutir à la prise en compte du projet Euro 21 dans le schéma national des infrastructures de transport et dans le réseau transeuropéen des transports.

En savoir plus : [www.aquieco.com](http://www.aquieco.com)

26 novembre 2009

### CERTA : « Une approche durable des transports en Aquitaine »

La Cellule Economique Régionale des Transports Aquitains (CERTA) organise une réunion sur le thème « Une approche durable des transports en Aquitaine, par l'exemple » le 26 novembre 2009 à 14 h à la CRCI Aquitaine, à Bordeaux.

Les intervenants :

- le Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux (CIVB) sur « La démarche environnementale de la filière des vins de Bordeaux, bilan carbone et perspectives » ;

- la société FERSO-BIO sur « L'optimisation des transports dans le secteur de l'équarrissage » ;

- l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) sur « La charte d'engagement CO2 dans les transports » avec le témoignage d'une entreprise ;

- la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) Aquitaine et le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) sur « Les gaz à effet de serre et la pollution dus aux transports en Aquitaine, bilan et prospective 2020 ».

En savoir plus : [www.certa-aquitaine.org](http://www.certa-aquitaine.org)

## ► L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE

Le schéma directeur de la SNCF « pour un nouveau transport écologique de marchandises » a été rendu public le 23 septembre 2009. Pour inverser le rapport de force du rail avec la route, faire face à l'arrivée de nouveaux opérateurs dans le transport ferré de marchandises et parvenir à représenter un quart du trafic terrestre de marchandises (au lieu de 11 % actuellement), la SNCF prévoit de mettre en place un réseau fret spécifique qui passe par la réalisation de neuf projets industriels, prévus entre 2010 et 2015. Les investissements en faveur de ce redéploiement sont importants : 7 milliards d'euros de l'Etat et 1 milliard d'euros de la SNCF.

### 1. Développer l'offre de transport en trains massifs à l'échelle européenne

La SNCF se propose de :

- Constituer un réseau européen pour des offres internationales de bout en bout s'appuyant sur les filiales à l'étranger.
- Améliorer la performance de Fret SNCF sur les trains massifs en créant quatre entités adaptées aux différents marchés : sur l'axe nord-sud pour le combiné et les autoroutes ferroviaires ; sur les flux de produits agricoles et de carrière ; sur les flux de charbon et sidérurgiques en charge des circulations sur l'artère nord est, des ports d'Anvers et Dunkerque ; sur les flux d'hydrocarbures, de chimie, d'automobile dans le Sud-Est.
- Déployer auprès des chargeurs une offre logistique globale, permettant la prise en charge multimodale de leurs besoins logistiques au sein de SNCF Geodis.

### 2. Substituer au réseau du wagon isolé un ensemble de lignes « multi-lots / multi-clients »

Il s'agit de massifier la plus grande partie possible des trafics du wagon isolé, segment aujourd'hui lourdement déficitaire. L'offre multi-lots/multi-clients reposera sur un plan de transport spécifique et régulier, entre deux zones économiques qui permettent un minimum de trois allers retours par semaine. Des engagements de volumes seront convenus avec les principaux clients afin de sécuriser les volumes minimaux.

### 3. Construire un service sur-mesure pour les clients actuels du réseau du wagon isolé

La SNCF proposera des solutions ferroviaires « sur-mesure » pour les produits industriels particulièrement lourds, encombrants ou

dangereux à la condition de rémunérer ces services à la hauteur des ressources engagées.

### 4. Accélérer le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial

L'objectif de SNCF Geodis est de doubler les trafics en dix ans, notamment via Naviland Cargo et Novatrans après sa prise de contrôle. La SNCF poursuivra une politique de développement des plates-formes multimodales et sera présente sur les développements fluviaux.

### 5. Développer l'offre en matière d'autoroute ferroviaire

Quatre autoroutes ferroviaires seront progressivement ouvertes d'ici à 2015 et devront permettre de transférer 500 000 camions sur le fer : l'autoroute Luxembourg-Perpignan avec un objectif de 10 navettes par jour, l'autoroute alpine, la nouvelle autoroute Lille-Turin avec l'étude de la possibilité de lancer une autoroute ferroviaire mixte sur l'axe Londres-Turin en 2013 et la nouvelle autoroute ferroviaire Lille-Paris-Hendaye en 2011.

### 6. Créer des opérateurs ferroviaires de proximité

La SNCF souhaite participer au développement des ports en créant des Opérateurs Ferroviaires Portuaires (OFP). Elle déploiera des solutions au Havre (début 2010), à La Rochelle (mi-2010), à Nantes-Saint-Nazaire (fin 2010), à Marseille-Fos et Dunkerque (2011). Ces initiatives nécessitent de moderniser ou de créer des lignes ferroviaires au départ des grands ports maritimes.

### 7. Développer le transport ferroviaire de marchandises à haute vitesse

L'offre combinée à grande et très grande vitesse sera étendue avant la fin 2010 sur les axes Paris-Bordeaux-Montauban-Toulouse et Paris-Lyon-Avignon-Miramas-Marseille. Un opérateur sera créé, en charge de la commercialisation, de la gestion des terminaux et de la traction selon le plan de transport envisagé par l'association Carex, reliant les principales plates-formes aéroportuaires à Roissy-Charles-De-Gaulle. Ces services pourraient voir le jour en 2015.

### 8. Poursuivre des démarches innovantes en matière de logistique urbaine

### 9. Créer un réseau de plates-formes multimodales maritimes et terrestres

## ► COMBIEN L'ETAT INVESTIT-IL DANS LES INFRASTRUCTURES ?

En 2010, le budget de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) prévoit 2,673 M€ en crédits de paiement, dont 341 M€ au titre du plan de relance.

Ce budget doit permettre la poursuite du financement de grandes opérations d'infrastructures lancées ou prévues dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Pour l'Aquitaine, cela concerne plus particulièrement la LGV Tours-Bordeaux mais aussi des projets inscrits au contrat de projet, au plan de développement et de modernisation des itinéraires.

Source : AFITF

Crédits de paiement 2010	En M€
<b>Grandes opérations (CIADT et Grenelle)</b>	1,055
Routes	192
Autres modes	863
<b>CPER et autres contrats</b>	1,213
Routes	613
Autres modes	600
<b>Autres investissements</b>	405
Routes	208
Autres modes	197
<b>TOTAL</b>	2,673

# 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

