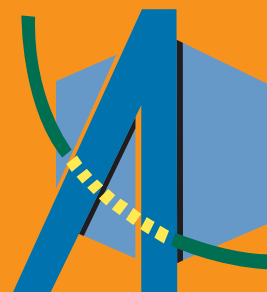


Infrastructures AQUITAINE

LETTRE DES CCI D'AQUITAINE

Juillet
2008
N°13



CHAMBRE RÉGIONALE
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
AQUITAINE

► A65 - LANGON MONT DE MARSAN - PAU

Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, a confirmé, le 4 juin 2008, la réalisation du projet autoroutier Langon - Mont de Marsan - Pau.

Le projet initial de l'A65 était déjà engagé avant le Grenelle Environnement par un contrat de concession signé en décembre 2006. Il a fait l'objet de nombreuses améliorations pour éviter les zones sensibles et répondre aux exigences nouvelles du Grenelle Environnement. Pour compenser les impacts résiduels, des espaces naturels seront pris en gestion par le concessionnaire à une échelle sans précédent. L'objectif est de reconstituer des habitats propices au développement des espèces protégées, notamment le vison d'Europe, les chiroptères, l'écrevisse à pattes blanches ou le fadet des laïches. Ces approches ont été pleinement prises en compte par le concessionnaire de cette autoroute. Ce dossier servira donc de référence pour le futur.

Actions des C.C.I. d'Aquitaine

Le 26 mai 2008, à l'initiative de la CRCI Aquitaine, l'ensemble des C.C.I. d'Aquitaine et des représentants du monde économique a écrit, à M. BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, pour lui réaffirmer que :

- "l'autoroute Langon - Mont de Marsan Pau répond à un enjeu stratégique de cohésion et de structuration de l'Aquitaine : Pau est la seule ville d'Europe à ne pas être reliée à sa métropole régionale, Bordeaux, par une liaison rapide et sûre ;
- cette liaison autoroutière est indispensable pour mieux positionner le sud-ouest de la France dans les grands courants d'échanges internationaux et relier le nord et le sud de l'Europe, facilitant ainsi son développement économique".

Dans ce courrier, les C.C.I. ont demandé à M. le Ministre de réaliser cet axe dans les délais prévus, tout en demandant au concessionnaire A'liénor de compléter ses études afin que l'ensemble des ouvrages réponde, de manière encore plus précise, au respect des contraintes environnementales et écologiques.

Le 23 juin 2008, à l'occasion de la visite du nouveau Centre de Conférences et de Séminaires construit au sein de l'Hôtel consulaire de Mont de-Marsan, la C.C.I. des Landes a accueilli M. Olivier de GUINAUMONT, Directeur du projet de l'autoroute A65 au sein du consortium A'liénor qui a présenté le projet, le calendrier prévu et les mesures prises par le concessionnaire en faveur de l'intégration environnementale de cette autoroute.

► A650 PAU - OLORON ET RN134 EN VALLÉE D'ASPE

Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, a annoncé, le 4 juin 2008, l'abandon du projet autoroutier entre Pau et Oloron.

La RN134, plus au sud dans la vallée d'Aspe, sera limitée à une stricte sécurisation vers le tunnel du Somport. Cela se traduira par des mesures de régulation de la circulation des poids lourds dans la vallée d'Aspe (par exemple : interdictions de nuit ou de transports de matières dangereuses dans cette vallée) qui seront discutées avec leurs homologues espagnols.

Actions des C.C.I. d'Aquitaine

La C.C.I. Pau Béarn a, par courrier du 17 juin 2008, sollicité M. BORLOO pour lui demander de "reconsidérer sa position et étudier une solution avec une route sécurisée à deux fois deux voies". La C.C.I. des Landes partage ce point de vue et considère l'ouverture sur l'Aragon et l'Espagne essentielle pour développer l'attractivité de l'Aquitaine et la performance de son économie.

EDITO

Les Présidents des Chambres de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine, réunis en Bureau le 2 juillet 2008, tiennent à faire part de leur satisfaction concernant les décisions récentes prises par le Gouvernement qui permettent aux projets d'infrastructures de communication aquitaines d'avancer de manière significative. C'est le cas notamment du feu vert donné au projet d'autoroute A65 entre Langon, Mont de Marsan et Pau ainsi que du décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de mise à 2 X 3 voies entre Salles et Saint Geours de Maremne.

En revanche, elles déplorent et tiennent à faire part de leurs inquiétudes quant à l'abandon du projet du grand contournement de Bordeaux et du projet autoroutier entre Pau et Oloron Sainte Marie. L'absence de telles infrastructures se traduirait en termes économiques (risque de recul de croissance) mais également environnementaux puisque contrairement aux idées reçues, l'inertie actuelle ne peut conduire qu'à la congestion des routes, synonyme d'embouteillages et donc de pollution.

Il est essentiel de réfléchir d'ores et déjà à des solutions alternatives qui permettent le développement et la performance économique dont notre région a absolument besoin pour l'avenir de nos enfants. La pérennité des entreprises, leur développement et l'attractivité de l'Aquitaine passent par des infrastructures de communication efficaces.

Les entreprises de notre région ont besoin d'infrastructures de communication performantes : c'est un enjeu majeur pour le développement économique et l'attractivité de l'Aquitaine.

D'ici à 2025, seule la réalisation de toutes les infrastructures prévues (*) permettra de rattraper le retard de l'Aquitaine et de faire face à l'évolution de la demande tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre.

Le Président
Jean-Marie BERCKMANS

(*) LGV Sud Europe atlantique et ses deux prolongements, A65 Langon Mont de Marsan Pau, A63 Salles Saint Geours de Maremne, Grand contournement de Bordeaux, RN21 Limoges Périgueux Bergerac Agen Auch Tarbes.



▶ CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE BORDEAUX

Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, a annoncé, le 4 juin 2008, **l'abandon du projet de contournement autoroutier de Bordeaux** : *“Ce projet ne correspond plus aux nouveaux enjeux de développement durable. Il privilégie la mobilité automobile, dans un contexte de pétrole cher et non renouvelable, l'utilisation non raisonnée de l'espace, notamment par l'étalement urbain préjudiciable à la biodiversité.”*

▶ A63 - SALLES - SAINT-GEOURS DE MAREMNE

Le décret du 19 juin 2008 a déclaré **d'utilité publique et urgents** les travaux d'élargissement de l'autoroute A63 à 2x3 voies entre Salles dans le département de la Gironde et Saint-Geours de Maremne dans le département des Landes. Cette section comporte environ 102 kilomètres. Ce décret a été pris après examen par le Conseil d'Etat et avis favorable de la commission d'enquête publique.

Pour en savoir plus : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019025313&dateTexte=>

▶ EURO 21 : MISE À 2 x 2 VOIES DE LA RN 21 DE LIMOGES AUX PYRÉNÉES

L'association consulaire EURO 21 a engagé trois actions :

- lancement d'une étude sur l'impact socio-économique de la mise à 2 x 2 voies de la RN 21 sur les territoires traversés,
- couplage du lobbying avec le projet de tunnel à grand gabarit “Traversée Centrale des Pyrénées” décidé lors du Sommet des Chefs de Gouvernement franco-espagnols qui s'est tenu à Saragosse le 27 juin 2008,
- organisation d'un colloque, **le 1^{er} décembre 2008, à Auch** (C.C.I. du Gers) sur le thème “Axe EURO 21 : construisons le développement économique et touristique de nos territoires”.

▶ SUPPRESSION DU BOUCHON FERROVIAIRE DE BORDEAUX

Maître d'ouvrage et principal financeur du chantier avec l'Etat (33,5%), Réseau Ferré de France (RFF) a **inauguré, le 11 mai 2008, le pont ferroviaire sur la Garonne**. Il constitue la pièce maîtresse du projet de suppression du “bouchon ferroviaire de Bordeaux”. Cet ouvrage d'art, long de presque 500 m, remplace la passerelle dite “Gustave Eiffel” (1860), qui n'était pas en mesure d'absorber la hausse du trafic liée à la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique (Tours Bordeaux) à partir de 2015. Le projet de suppression du “bouchon ferroviaire de Bordeaux” consiste notamment à doubler les voies ferrées entre La Benaugue, la gare Saint-Jean et Cenon. D'un montant d'environ 500 millions d'euros, cette opération permettra de dégager des capacités de circulation supplémentaires pour les TGV, les TER et les trains de marchandises.



▶ LGV TOURS - ANGOULÊME

La Commission d'enquête a donné un **avis favorable** à la construction du tronçon Tours - Angoulême de la LGV Sud Europe Atlantique. La déclaration d'utilité publique, par décret ministériel en Conseil d'Etat, est attendue pour le premier semestre de 2009. Cette LGV reliera Bordeaux à Paris en moins de 2H10.

▶ LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE ET SES DEUX PROLONGEMENTS “GRANDS PROJETS DU SUD-OUEST”

Le Comité de Pilotage des “Grands Projets du Sud Ouest” s'est réuni, à Agen le 16 juin 2008, sous la présidence de Francis IDRAC, Préfet de la Région Aquitaine en présence du Préfet de la Région Midi-Pyrénées, des Présidents des Conseils Régionaux de Midi-Pyrénées et d'Aquitaine, du Directeur Général de Réseau Ferré de France (RFF).

RFF a présenté le **cadre général d'organisation des études** : contenu, planning, modalités de leur suivi avec la **mise en place de trois comités territoriaux**,

- le premier pour la partie Bordeaux - Agen Nord et Dax Nord,
- le deuxième pour la partie Agen - Toulouse
- et le troisième pour la partie Dax - Espagne.

Ces comités rassembleront, outre les services de l'État et de RFF, l'ensemble des collectivités associées aux financements. En sus de ces comités, des **groupes de travail thématiques ou géographiques ouverts au monde socio- professionnel** et aux personnalités choisies en fonction de leur expertise seront mis en place en tant que de besoin.

RFF a détaillé les modalités de concertation, à l'échelle territoriale et régionale. Il est prévu l'élaboration d'une **charte** définissant les modalités de participation, de consultation et d'information des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations professionnelles, des associations représentatives et du public sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. Elle sera ensuite garante de sa bonne application.

L'ensemble de ce dispositif a conduit RFF et l'État à **reporter de 6 mois l'échéance de fourniture d'un dossier d'enquête publique**. Le dossier sera finalisé et concerté au plus près du terrain, et validé par le Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire. **RFF livrera ce dossier au plus tard fin 2011.**

SCHÉMA SECTORIEL DES ÉQUIPEMENTS GÉRÉS PAR LES C.C.I. D'AQUITAINE

Conformément au décret du 16 mars 2006, en application de la loi du 2 août 2005, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (C.R.C.I.) Aquitaine, par décision du Bureau du 18 janvier 2007, a réalisé le Schéma Sectoriel des Equipements gérés par les C.C.I. d'Aquitaine (ports, aéroports) avec l'appui du GREThA (Groupe de Recherche en Economie Théorique et

Appliquée). Ce Schéma, élaboré et adopté au plan régional, décrit les infrastructures et équipements gérés par les Chambres de Commerce et d'Industrie de la région. Il a été adopté lors de l'Assemblée Générale de la C.R.C.I. Aquitaine du 12 juin 2008.

Trois objectifs sont assignés à ce Schéma :

1 - réaliser un état des lieux précis des équipements gérés par les C.C.I. d'Aquitaine : types d'équipements, trafics, effectifs, chiffre d'affaires, investissements, perspectives de développement.

AEROPORTS	GOVERNANCE	RÉPARTITION	TRAFIC 31-12-07	MARCHÉ	FORCES	FAIBLESSES
Bordeaux	Société Anonyme de gestion aéroportuaire	Etat : 60 % Collectivités locales : 15 % C.C.I. Bordeaux : 25 %	3,5 millions passagers (+ 6,3 %)	50 % clientèle d'affaires	Espace aérien non saturé Emprise foncière importante Capacité : 4,5 millions de passagers	Niveau insuffisant d'accessibilité
Biarritz Parme	Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Equipement de l'Aéroport de Biarritz	Collectivités locales : 70 % C.C.I. Bayonne Pays Basque : 30 %	930 880 passagers (+ 7,5 %)	1 ^{er} marché : clientèle touristique en import ; Clientèle d'affaires en hausse	Localisation en zone urbanisée Capacité : 1,2 million de passagers Zone de chalandise étendue	Très peu de réserves foncières
Pau Pyrénées	Syndicat Mixte de l'Aéroport de Pau Pyrénées	Conseil Général Pyrénées-Atlantiques : 20,9 % Conseil Régional Aquitaine : 31,4 % Agglomération Pau : 20,9 % Autres collectivités : 26,7 %	763 000 passagers (stable)	Clientèle d'affaires : 60 % Clientèle tourisme : 40 % (en hausse)	Emprise foncière Capacité : 1 million de passagers	Problème d'accessibilité (absence de desserte en transport commun) Problème de nuisances
Agen La Garenne	Syndicat Mixte de l'Aéroport d'Agen	Conseil Général Lot-et-Garonne : 61,3 % Agglomération d'Agen : 22,4 % C.C.I. 47 : 15,3 % C.M.A. 47 : 1,0 %		Clientèle d'affaires Liaison seulement vers Paris Capacité : 42 000 passagers	Aéroport de "centre ville" Très bonne accessibilité	Possibilité d'extension limitée
Bergerac Dordogne Périgord	Syndicat Mixte Air Dordogne	Bergerac : 49 % Périgueux : 1 % Conseil Général Dordogne : 30 % C.C.I. Dordogne : 20 %	254 429 passagers (-5,7 %)	Clientèle anglaise Capacité : 500 000 passagers	Pas de contraintes foncières, environnementales ou d'urbanisme Impact important sur le tourisme et l'économie du département	Développement basé uniquement sur les low-cost
Libourne Artigues de Lussac		C.C.I. Libourne			Un outil au service du développement de la Zone d'Activité	Coût entretien élevé
PORTS	GOVERNANCE	RÉPARTITION	TRAFIC 31-12-07	MARCHÉ	FORCES	FAIBLESSES
Port de Bayonne		Propriétaire : Conseil régional d'Aquitaine Concessionnaire : C.C.I. Bayonne Pays Basque	4,4 millions de tonnes	Port marqué par les vracs industriels Trafic marqué par une très forte proportion de marchandises manutentionnées sur des terminaux privés	Une très bonne desserte ferroviaire et à proximité de dessertes autoroutières. D'importantes réserves foncières 1 ^{er} port pour la triple certification qualité sécurité environnement	Enclavement maritime et zone frontalière engorgée => difficultés à se positionner sur les autoroutes de la mer. Accès maritimes limités à des navires de 20 000 tonnes
Port de Saint Jean de Luz		Propriétaire : Conseil général des Pyrénées - Atlantiques Gestionnaire : C.C.I. Bayonne Pays Basque	6 500 tonnes	Premier port de pêche aquitain	Une double proximité des zones de pêche en amont et du marché espagnol en aval Infrastructures et outillages en bon état	Peu de possibilités d'extension Concurrence des ports espagnols

2 - analyser cette offre en dégagant des perspectives, les forces et faiblesses de chacun des équipements

Analyse FFOM (*) du réseau d'équipements aquitains.

FORCES	FAIBLESSES	OPPORTUNITÉS	MENACES
Qualité des équipements et niveau des investissements passés	L'accessibilité, notamment routière, des plates-formes	Zones de chalandise en développement démographique et économique	La LGV SEA : déstabilisation des dessertes aériennes vers Paris
Capacités d'accueil non saturées Disponibilités foncières importantes	Des conflits d'usage limités mais croissants ? - riverains - collectivités	L'engagement des collectivités locales = les aéroports comme outils de développement territorial	Quid du positionnement des Collectivités territoriales à terme ? Contraintes imposées par la loi ? Décisions en matière de développement durable
Capacité d'autofinancement, des investissements et structures financières saines		L'attractivité touristique de la région = fondement des stratégies de développement vers les low-cost et l'international	Engagement des aéroports sur le même modèle de développement = low-cost, lignes européennes et import touristique
Faible recouvrement des zones de chalandise = complémentarité géographique du réseau consulaire			

(*) Forces faiblesses opportunités menaces

3 - faire des propositions pour un Schéma des Equipements gérés par les C.C.I. d'Aquitaine.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie Aquitaine retiennent 2 axes stratégiques de mutualisation pour le Schéma :

A - Contribuer à développer un environnement favorable pour les équipements portuaires et aéroportuaires

Cette première priorité s'articule autour de:

- l'optimisation de l'organisation de moyens destinés à apprécier l'évolution des projets d'infrastructures et de transports ayant un impact direct sur ces équipements (en termes d'accessibilité, de fréquentation) ;
- la connaissance optimale de l'environnement politique et économique régional et national pouvant "impacter" les équipements aquitains.

L'objectif est d'avoir une **connaissance précise des besoins des équipements**, plus particulièrement en ce qui concerne :

- les stratégies de développement communes en lien avec le développement territorial,
- les attentes/menaces sur les infrastructures régionales,
- la desserte routière et autoroutière des équipements,
- l'impact de la LGV Sud Europe Atlantique.

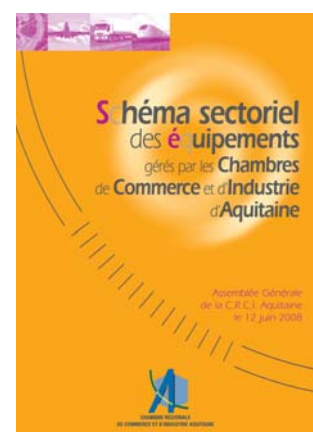
B - Une coordination des stratégies :

L'un des points forts des équipements gérés par les C.C.I. d'Aquitaine est **leur répartition géographique** sur l'ensemble du territoire aquitain et leur bonne complémentarité. Cependant, cette situation a pour double risque :

- un recouvrement des cibles de développement
- une concurrence territoriale en gestation.

Il faut développer **le travail en réseau** pour optimiser :

- l'échange de bonnes pratiques
- l'harmonisation d'actions chaque fois que c'est souhaitable.



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

