

herri kolore

UN SUPPLÉMENT DU
JOURNAL DU PAYS BASQUE

EDITE PAR BAIGURA COMMUNICATION SARL
ZA MARTINZAHARENIA 64122 URRUÑA-URRUGNE
TEL : 0[033]559460250

REDACTRICE EN CHEF : GOIZEDER TABERNA
Supplément écrit par Nathalie NIEL
Publicité : PAUSU MEDIA et Antton ETXEBERRI

Vendredi 13 mars 2009

*au cœur
du pays basque*

SOMMAIRE

**Quatre aéroports
pour 3 millions
d'habitants** Page II

**De nombreuses
cicatrices routières** Page IV et V

**Quand les ports
veulent
se développer** Page VIII et IX

**Quand la machine
déraille** Pages X et XI

Infrastructures : des enjeux de société

Publicité

le journal 
du Pays Basque

Euskal Herriko Kazeta

l'information indépendante
informazio librea

DES NUAGES DANS LES AIRS BASQUES

Quatre aéroports au Pays Basque nord et sud ! Un record pour un bassin de population de moins de trois millions d'habitants. Comment gérer et développer les uns sans léser les autres ?

Un enjeu et un défi

“La complémentarité des aéroports de Hondarribia et de Biarritz est possible” a toujours proclamé le sénateur-maire biarrot, président du syndicat mixte de gestion de l'aérogare de Parme, M. Didier Borotra. Ainsi les contacts seraient maintenus. Et Biarritz de poursuivre son développement avec les compagnies low-cost et les lignes internationales, alors que Hondarribia continuerait ses vols domestiques vers les grandes villes espagnoles. Le projet de navettes entre les deux aéroports serait quant à lui toujours à l'étude...

Cependant après quatre années consécutives d'augmentation significative de son trafic, l'année 2009 risque d'être morose pour Biarritz. La fréquentation du dernier trimestre 2008 est en baisse. La saisonnalité touristique conditionne encore plus l'ouverture et la réouverture de certaines lignes et le maintien des emplois qui y sont liés. La fermeture des vols vers Oslo et Copenhague devrait peser dans les résultats. Seule Helsinki est maintenue de façon saisonnière par la Compagnie Blue1. Les projets semblent gelés pour l'international.

Le jack-pot des low-cost

Le développement de Parme passe décidément par les compagnies “à bas coûts”. Comme l'indique le Directeur de l'aéroport, “l'histoire de



L'ouverture de la ligne Biarritz-Marseille est prometteuse pour Ryanair.

DR

Ryanair à Biarritz est une véritable success-story”. Toutefois, ce succès n'a pas empêché la célèbre compagnie de suspendre ses vols vers Dublin pour l'hiver ou de réduire ses fréquences vers Londres. Malgré tout, la décision de créer une liaison Biarritz-Marseille à compter du

30 mars prochain devrait réveiller les chiffres. En effet, jusqu'à présent relier la Méditerranée depuis le Pays Basque était un véritable parcours du combattant hormis quelques vols vers Nice ! Ryanair prévoit un trafic de 45 000 passagers. Comme à son habitude, la compagnie a lancé sa campagne de promotion avec des tarifs très attractifs.

L'arrivée de la compagnie Easyjet a également été une bonne opportunité pour Biarritz. La desserte quotidienne vers Paris-Charles de Gaulle et vers Lyon en période estivale augmente l'offre et favorise la concurrence tarifaire. La place avait été laissée libre après la faillite d'Air-Lib. Quant à Air France, la compagnie historiquement leader à Biarritz-Parme, elle devra s'adapter et proposer de nouvelles offres en direction de la clientèle d'affaires pour Paris et des correspondances via le hub de Lyon-St Exupéry.

Avec plus de 950 000 passagers, Biarritz laisse un rôle secondaire à son concurrent basque Hondarribia en raison de ses caractéristiques - vols domestiques uniquement - et de ses contraintes comme la longueur de sa piste notamment. Depuis quelque temps déjà, il se murmure l'arrivée imminente à Biarritz d'Ibéria... la donne serait alors différente ! Dans ces conditions

comment concilier des offres identiques à quelques kilomètres de distance ?

Les airs outre-Bidasoa

Toutefois la Communauté autonome du Pays Basque n'a pas dit son dernier mot. En effet, elle est dotée de l'offre aéroportuaire la plus complète de l'État espagnol et dispose d'aéroports dans chacune de ses trois capitales : Sondico à Bilbo, Foronda à Gasteiz et Hondarribia. En 2007, le trafic passagers était de 4 927 000 cumulés pour 88 078 avions. Outre Ibéria, différentes compagnies opèrent régulièrement sur l'un ou l'autre des trois aéroports : Aer Lingus, Air Berlin, Air Europa, Air France, Alitalia, Brussels Airlines, Clickair, EasyJet, Lufthansa, Portugalia Airlines, Spanair et Vueling Airlines.

L'aéroport de Bilbo joue dans la catégorie internationale desservant plusieurs continents. Son terminal, conçu par Santiago Calatrava est souvent cité comme référence architecturale. Quant à l'aéroport de Gasteiz, classé dans la catégorie “Spéciale”, il est particulièrement équipé pour accueillir les denrées périssables d'Europe. Après Frankfurt, c'est le centre de consolidation de fret aérien de DHL pour la Péninsule Ibérique et l'Afrique du Nord.



Sondico à Bilbo : Une vocation internationale et une architecture futuriste.

DR

INFRASTRUCTURES: DES ENJEUX DE SOCIÉTÉ

Entre l'Adour et la Bidasoa, le paysage n'a pas cessé de se modifier ces dernières années. Les prairies ont souvent laissé place aux zones d'activités et les cicatrices routières sont nombreuses dans les plaines et les vallées



DR

Autour de Bayonne, le territoire est soumis à rude épreuve démographique.

Pour le seul Pays Basque nord, la population est passée de 192 000 en 1990 à 275 000 en 2005. Cette croissance est principalement due au solde migratoire positif dont bénéficie le littoral basque. Le cadre de vie séduit nombre d'entreprises et de retraités. La mise en œuvre et la gestion d'infrastructures répondant aux besoins des populations sont donc particulièrement nécessaires sur ce territoire. La vision transfrontalière est également une donnée incontournable.

Mais les réalités du terrain sont souvent bien différentes des caractéristiques géographiques. Ainsi les projets transfrontaliers sont-ils souvent mis à mal en raison de difficultés structurelles de fonctionnement ou, plus graves, d'intérêts particu-

liers. Par exemple, qu'en est-il du projet "tram-train" entre Bayonne et Donostia ? Un joli projet sur le papier qui pourrait donner un sens à l'Eurocité si discrète mais surtout concernerait un bassin de population de plus de 600 000 âmes. Quant aux projets ferrés, routiers ou aéroportuaires, ils suscitent toujours autant de questionnements à titre divers qu'il s'agisse de financement ou d'environnement des deux côtés de la Bidasoa.

Un axe Nord-Sud essentiel

Dans un rapport sur les infrastructures horizon 2020-2030, les CCI Aquitaine déplorent "l'important retard en matière de transports modernes et efficaces nécessaires à l'attractivité et à l'accessibilité de la

Région." (Rapport CCI Aquitaine - février 2009). Les opposants aux principaux projets en cours, comme la LGV ou l'élargissement de l'A63, ont une tout autre vision et des réponses bien différentes pour les besoins des populations. En effet, le Pays Basque sud et nord a la particularité de concentrer des flux de transports, tant de voyageurs que de marchandises, sur un axe Nord-Sud. Le trafic international se cumule au développement démographique important du littoral ce qui n'est pas sans conséquences en termes de nuisances de tous types notamment. Le délaissement de territoires ruraux avec les difficultés de raccordements aux principaux équipements autoroutiers et ferroviaires entraîne des difficultés de dévelop-

pement et accentue encore plus l'enclavement de certaines zones.

Concernant directement le Pays Basque, le Grenelle de l'Environnement et le Plan de relance du gouvernement de décembre dernier ont inscrit la réalisation de la ligne LGV Sud-Europe-Atlantique - avec le financement de 2 000 km de ligne d'ici 2020 -, privilégiant ainsi le développement des transports collectifs. Comme l'a récemment déploré, M. Carrère, premier vice-président du Conseil régional, à l'occasion d'un séminaire consacré aux projets d'infrastructures du 64 "Les mesures envisagées par les pouvoirs publics ne constituent qu'un rattrapage de celles prévues dans le contrat de plan déjà passé entre l'Etat et la Région."

DES ROUTES ET DES HOMMES

L'augmentation, voici quelques semaines, des tarifs autoroutiers n'aura échappé à personne. Dorénavant, le trajet Hendaye-Bayonne revient aller-retour à 7,40 ?! Dans ce contexte la récente demande de gratuité du péage de St-Jean-de-Luz Sud par la Communauté de Communes Sud-Pays Basque et certains élus ne peut être que plébiscitée par les usagers

L'augmentation du nombre de véhicules empruntant chaque jour le tronçon d'autoroute Biarritz/Biriatou est constante depuis plusieurs années. Cette nouvelle hausse des tarifs est justifiée par ASF-Groupe Vinci par les investissements programmés jusqu'en 2011 et notamment l'élargissement de la chaussée à 2x3 voies entre les péages de Ondres et de Biriatou. D'un coût de 526 millions d'euros, les travaux ont commencé. Le 12 décembre 2008, ASF donnait le coup d'envoi officiel des travaux d'aménagement de l'autoroute A63 en présence de nombreuses personnalités locales. Comme l'a indiqué à cette occasion, Henri Stouff, Président d'ASF, "Les six années à venir verront l'aménagement des 40 kilomètres de tracé autoroutier, mais aussi la réalisation de nombreux ouvrages d'art sur le tracé ou à proximité". Et de rappeler: "Au total, plus d'une centaine de réunions de concertation – menées entre 2003 et 2006 – ont permis de faire connaître

aux collectivités, riverains et associations, les aménagements dans leurs détails et de recueillir toutes leurs observations. ASF a alors fait évoluer le projet dans le sens d'une meilleure prise en compte des aspects environnementaux et de proximité pour être au plus près du chantier, des riverains et des automobilistes."

Pour Jean Grenet, député-maire de Bayonne et président de la Communauté d'agglomération de Bayonne Anglet Biarritz, le constat est simple: "L'A63 arrive presque à saturation et de nombreuses études démontrent que, même en développant dans les années à venir les modes de transports alternatifs à la route, cela suffira à peine à absorber l'augmentation prévue du trafic. Donc l'élargissement de l'A63 est incontournable, et c'est un projet d'intérêt majeur pour notre agglomération". Toutefois, des associations se sont constituées et des élus ont fait part de leur opposition à ce projet, tant les conditions de déve-

loppement sont incertaines et modifiables en fonction des coûts pétroliers par exemple. A travers ce chantier, les ASF se sont engagées dans le domaine de la protection des riverains et de l'environnement, comme la mise en place de protections acoustiques avec la pose de 27 km d'écrans et de 14 km de merlons antibruit d'une hauteur variant de 2 à 6 m. Les eaux de ruissellement provenant de l'autoroute seront quant à elles systématiquement collectées, pour assurer leur traitement avant leur rejet dans le milieu naturel. Par ailleurs, un système d'alerte à la pollution en temps réel devrait être installé au niveau de Biriatou après les interventions du collectif Lurra Zain.

Un rôle stratégique

La création d'un véritable échangeur autoroutier A63 / A64 d'ici 2010 est devenu une réalité pour les milliers d'automobilistes qui empruntent les routes actuelles. Le site d'Ametzon-

do va offrir une zone de chalandise d'un million de personnes, avec au nord et à l'est l'ensemble des Pyrénées-Atlantiques, une partie des Hautes-Pyrénées, le sud des Landes et au-delà de la Bidasoa. L'enseigne IKEA ouvrira un magasin de 23 000 m², desservi par les deux autoroutes et le site Ametzondo totalisera près de 1 000 emplois, 65 000 m² de surface commerciale et 3 000 places de stationnement. Jean Grenet comptait, il n'y a pas si longtemps encore, sur d'importantes retombées économiques à travers la taxe professionnelle notamment. Avec les nouveaux projets budgétaires gouvernementaux dans ce domaine, les dividendes espérés risquent d'être moindres.

Autre sujet de questionnement: démarrés à l'automne 2008, il semble que les travaux de l'échangeur ne prennent pas en considération le projet de tracé de la future LGV. Un casse-tête supplémentaire pour tous les acteurs concernés.



Une uniformisation du paysage et des codes de lecture pour les automobilistes.

LES CENTRES DE LOGISTIQUES AU CENTRE DES PRÉOCCUPATIONS

Au Nord comme au Sud, les plateformes multimodales deviennent plus que jamais nécessaires au développement des activités industrielles et de services. Véritables centres de communication, elles deviennent aussi des centres d'affaires

L'élargissement de l'A63 est dû en grande partie à l'accroissement du trafic des poids lourds. Passage privilégié du fret en provenance et à destination de la péninsule ibérique, une récente étude de la Région Aquitaine prévoit un trafic de 84 millions tonnes à l'horizon 2025 ! Jusqu'à présent la croissance annuelle du trafic se situait entre 3 et 4 %. Il semble que la crise mondiale ait des répercussions importantes sur ce secteur. Ainsi Novatrans, opérateur du terminal rail-route du centre européen de fret (CEF) de Mouguerre, connaît une baisse d'activité depuis décembre 2008 d'environ 40 %. Le développement de modes de transports alternatifs est une réponse à long terme à l'augmentation du trafic international de fret. La traduction : l'aménagement du CEF de Mouguerre, une zone de plus de 100 hectares destinée à l'accueil des transporteurs, des opérateurs multimodaux, des entreprises de services et des industries souhaitant rapprocher la production de la logistique.

Europlateformes

En Euskadi, les plateformes de Gasteiz, Zaisa, Aparcahisa et Rivabello-

sa, situées à côté des points névralgiques de communication que sont les autoroutes, les voies ferrées, les ports et les aéroports, sont utilisées de manière optimale. Ces quatre

centres font partie du groupement "Europlateformes". Par ailleurs, la plateforme Aquitaine-Euskadi (PLAE) regroupe quinze entreprises directement impliquées dans la logis-

tique et le transport basque-aquitain. La création de l'autoroute ferroviaire "Atlantica" est une des réponses apportées à l'engorgement du trafic poids lourds à Biriattou.



Nicolas MOLLO

Des travaux ont déjà commencé à Mousserolles.

LES TRANSPORTS EN COMMUN, DES SOLUTIONS SUR-MESURE

Sur la Côte le succès des navettes est indéniable. Mais, comme le constate Michel Veunac, Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC), adjoint au Maire de Biarritz et Vice-Président de la CABAB : "La voiture est encore trop présente dans notre vie quotidienne. 80 % de nos déplacements sont effectués en voiture, 12 % à pied et 4 % en transports en commun". Depuis le 12 janvier dernier, "Allobus" a fait son apparition à Anglet et St-Pierre-d'Irube. A mi-chemin entre le transport à la demande et la ligne de bus traditionnelle, le projet "Allobus" se veut être "un moyen de transport adapté aux zones d'habitation peu denses en milieu urbain comme certains lo-

tissements à St-Pierre-d'Irube par exemple" précise Daniel Chene, Directeur général du SMTC. Les deux minibus desservent à horaires et arrêts fixes la gare de Biarritz, le centre commercial BAB 2, le quartier Brindos, la zone d'activités de Maignon, l'université Montaury ou encore Quintaou... à condition qu'au moins une réservation ait été effectuée ! Une façon de réduire le coût économique du transport tout en favorisant l'écologie ! D'autres aménagements sont prévus comme sur le BAB où un réseau de bus d'une à deux lignes dans des voies réservées permettant ainsi des trajets ponctuels et réguliers sans les aléas de la circulation. Une véritable aubaine pour les passagers notamment en période estivale.

UNE NOUVELLE BARRIÈRE DE PÉAGE À BIRIATOU

Sa mise en service est prévue pour juin prochain. En lieu et place de l'ancienne barrière douanière, cette nouvelle gare de péage devrait absorber la forte hausse du trafic des poids lourds mais aussi assurer un meilleur écoulement du trafic estival. Pour ce faire : 20 couloirs contre 13 actuellement dont six accessibles aux poids lourds contre trois aujourd'hui. Des galeries souterraines permettront l'accès aux îlots séparant les différents couloirs. Cet aménagement est totalement nouveau et inédit pour une gare de péage. La nécessaire présence des services frontaliers n'est certainement pas étrangère à ce choix. La Guardia Civil, les douanes, la police française et la police des frontières ont d'ailleurs été largement associées par les ASF au projet.

Publicité

Gipuzkoa mise gros sur son avenir.

Suite à un accord avec la Banque Européenne d'Investissements pour financer avec 200 millions d'euros la construction de la Deuxième Rode de Saint-Sébastien.

Avec le programme de construction de nouvelles routes le plus ambitieux de son histoire:

- Autoroute Eibar - Vitoria (AP-I)
- Voie express de l'Urumea
- Axe Beasain - Bergara
- Réhabilitation et agrandissement de l'autoroute A-8

Plus de 1 milliard d'euros d'investissement pour transformer la carte routière de Gipuzkoa.

Parce qu'il y a des moments où se mettre au travail s'impose plus que jamais.

Gipuzkoa, zurekin aurrera.



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa



**GIPUZKOA
au travail!**

**À CHAQUE
OBJECTIF,
SES MOYENS
PROPRES.**

La fourchette n'est pas le meilleur ustensile pour manger la soupe, tout comme la route n'est pas toujours le meilleur moyen pour transporter des marchandises.

La congestion, les accidents et la pollution font de **l'INTERMODALITE** la politique de transport du proche avenir. Cette solution de transport utilise le **moyen le mieux adapté à chaque tronçon du parcours.**

A la **PLAE**, nous croyons que le projet **AETN** et la **coopération** entre les acteurs du transport et de la logistique de l'Euroregion **Aquitaine Euskadi** permettra le développement d'un transport de marchandises **compétitif, durable** et très rentable pour notre population.

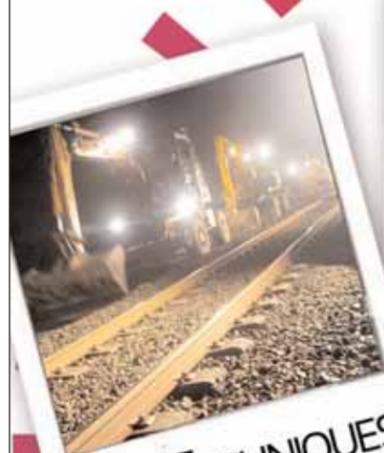


AQUITAINE - EUSKADI

Plataforma Logística • Logistika Plataforma
Logistic Platform • Plate-forme Logistique

MODERNISATION DU RESEAU SUD AQUITAIN

des idées d'avance SNCF



DES TECHNIQUES



DES SAVOIR-FAIRE



DES HOMMES



Travaux du Sud
Modernisation du réseau Sud Aquitain

En 2009, La branche Infrastructure SNCF Poitou-Charentes Aquitaine, va réaliser, pour le compte de RFF, 250 millions d'euros de travaux.

A ce titre la SNCF assure la maîtrise d'oeuvre de la modernisation du réseau Sud Aquitain.

Grâce à la création d'une Agence Travaux regroupant tous les savoir-faire nécessaires et indispensables à ces grands travaux, nous avons d'ores et déjà entrepris la réalisation des passages souterrains de Dax et de Biarritz, la modernisation de la ligne Dax Bayonne...

Nous entreprenons actuellement le passage souterrain de Hendaye les 2 jumeaux, les renouvellement de voies entre Bayonne et Hendaye et création d'installations nouvelles de signalisations afin de permettre une augmentation de la densité des circulations sur le réseau Sud Aquitain.



Une agence travaux basée à Dax pouvant regrouper jusqu'à 250 personnes.



En toute sécurité, l'agence Travaux assure la maîtrise d'oeuvre d'une quinzaine de grands chantiers en 2009.



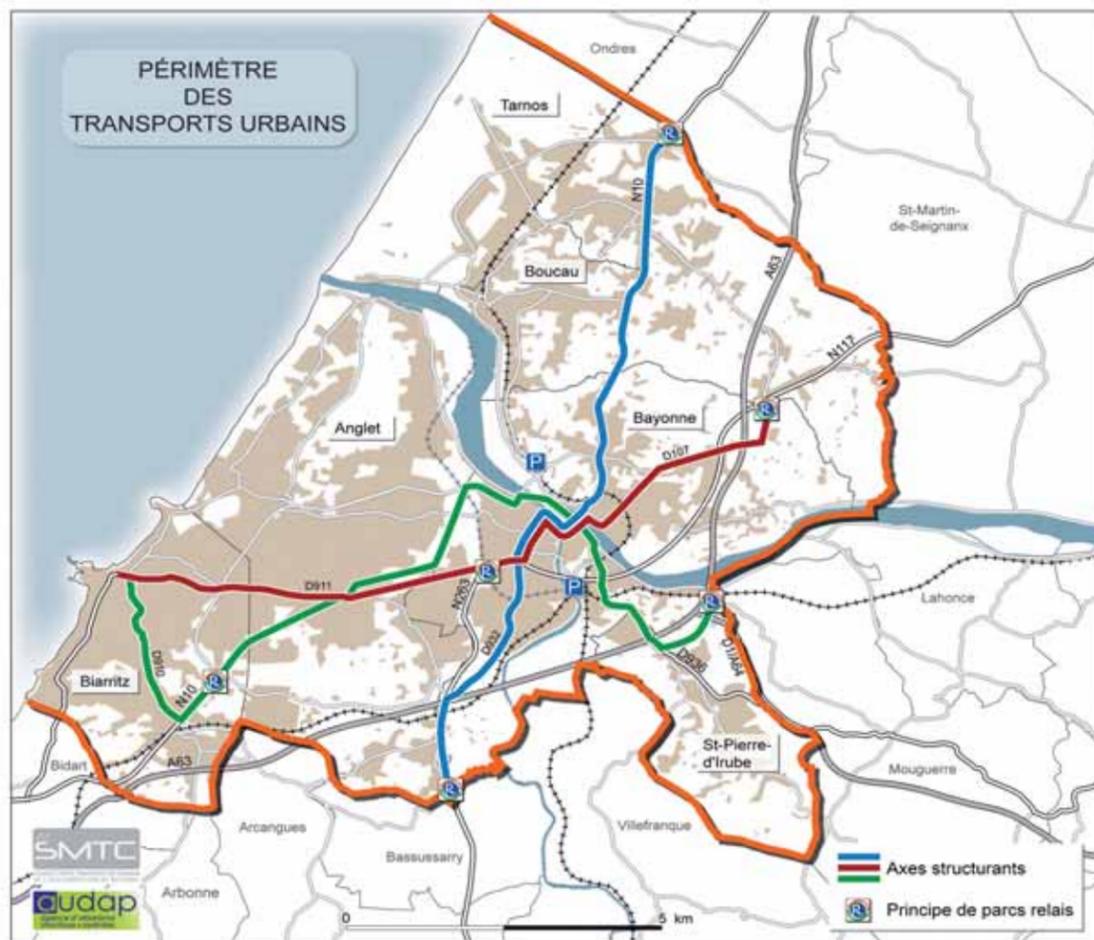
Ingénierie, génie civil, génie électrique, caténaires, voie et signalisation travaillent ensemble pour le bon déroulement de ces travaux.



en première ligne pour faire avancer le train

UNE NOUVELLE IMAGE DU TRANSPORT PUBLIC

SMTC
SYNDICAT MIXTE TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION DE BAYONNE



Le Syndicat des Transports en Commun créé en 1977 est constitué de 6 communes :

- BAYONNE
- ANGLET
- BIARRITZ
- BOUCAU
- SAINT PIERRE D'IRUBE
- TARNOS



Son rôle : Organiser les déplacements sur le périmètre des transports urbains

Sa volonté : Proposer une véritable alternative à l'usage de la voiture particulière.

Son objectif : 10 millions de voyageurs en 2015

Les chiffres clés 2008 du service des Transports de l'Agglomération de Bayonne :

- 215 agents
- 3 700 000 km parcourus
- 6 000 000 de passagers dont 670 000 pour la navette de Bayonne
- 82 autobus
- 14 lignes régulières
- 190 km de réseaux desservis
- 2 réseaux de navettes gratuites

BAYONNE, BILBO, PASAIA... TROIS VILLES, TROIS DÉVELOPPEMENTS PORTUAIRES

Le développement durable est à la mode. Les ports n'y échappent pas. Chaque projet est dorénavant accompagné de réalisations ou de promesses à tendances écologiques

Bilbo et Pasaia sont deux ports de commerce par excellence. Leurs plateformes d'arrivée et de départ de produits pétroliers, de marchandises en général, de véhicules de produits sidérurgiques et de passagers sont au cœur des activités du Pays Basque sud. Le port de Bilbo est à même d'accueillir les plus gros bateaux du monde dans son terminal pétrolier de 32 mètres de tirant d'eau. Il offre des connexions maritimes vers plus de 300 destinations, tant pour les marchandises en containers que pour le trafic conventionnel avec toute sorte de services logistiques complémentaires. À terre, les liaisons ferroviaires quotidiennes assurent la circulation des marchandises vers de multiples destinations de la péninsule ibérique, et les accès routiers au port se font directement par autoroute.

Quant au port de Pasaia, le projet devrait vivre prochainement une croissance de son agrandissement et un réaménagement de ses accès par route et par chemin de fer devrait modifier profondément la structure même de la ville.



ArgazkiPress

Plus de 50 % des échanges du Port de Bilbo se font avec l'Europe du Nord.

Comme un voyage

Fondée il y a sept siècles, la ville de Bilbo est née en même temps que son port. Avec l'aide de la marée,

les petits bateaux de l'époque ont su surmonter les eaux du fleuve pour atteindre ce qui est aujourd'hui le Vieux Quartier et de charger et dé-

charger leurs marchandises dans le centre de la ville. Depuis cette époque, le port de Bilbo est comme une ouverture sur le monde. En 1985, le port a commencé à planifier la stratégie de son développement futur. Sans oublier sa vocation industrielle, le port s'est ouvert aux activités commerciales. Depuis, sa surface a augmenté de 150 hectares, et 20 mètres de tirant d'eau ont été ajoutés. Pour la première fois de son histoire, le port de Bilbo a dépassé, en 2007, les 40 millions de tonnes. Une hausse de 4 % par rapport à 2006. Et pour la première fois, le commerce avec la Chine, est en tête du classement.

Parmi les travaux d'infrastructure réalisés en 2008 : un nouveau quai de commerce et l'inauguration d'un nouveau poste frontalier. Des investissements à hauteur de 68,8 millions d'euros.

Grâce au déplacement de l'activité portuaire à l'embouchure de la rivière Nervión, la ville a récupéré des espaces urbains. Abandoibarra, en plein cœur de Bilbo (Guggenheim Museum et le Centre des Congrès Euskalduna). L'image de Bilbo en tant que centre industriel s'est peu à peu estompée au profit de celle de nouvelle destination touristique internationale. Le port a



ArgazkiPress

Le projet de "nouveau port" suscite de nombreuses polémiques.

augmenté ses services car il est devenu une escale pour le transport de passagers de croisière. Ainsi sept siècles après leur création, la ville et son port ont toujours un présent et un avenir étroitement liés.

Rive droite, rive gauche

L'économie de Pasaia tourne principalement autour de l'activité du port et les installations portuaires occupent une partie significative de la commune.

Des 27 ports contrôlés par l'État, Pasaia occupe le 16^e rang. Il s'agit donc d'un port modeste, mais qui a un important poids dans l'économie de Guipuzkoa.

Port de commerce de Donostia, il en est situé à 5 km et à 12 km du Labourd. L'accès des navires se fait par une passe très étroite traversant la montagne. Sur la rive droite se trouve Pasajes de San Juan, sur la rive gauche Pasajes de San Pedro. La rivalité entre les habitants des deux rives est poussée à son paroxysme lors des célèbres courses de trainières opposant les équipes de rameurs.

Une importante partie du trafic est due à l'importation du fer, employé comme matière première dans l'industrie sidérurgique de Gipuzkoa. Cette même industrie utilise le port pour sortir sa production. Ainsi 20 % du trafic est composé de produits sidérurgiques (poutres, profilés, etc.). Pasaia a également une importance dans le transport de véhicules. L'autre marchandise débarquée est le charbon, destiné principalement à la centrale thermique située dans les installations portuaires.

La pêche est également une activité traditionnelle de la commune. Plongée dans une crise longue et profonde, cette activité retrouvera-t-elle un jour son lustre d'antan ? Pendant les décennies 1960 et 1970, Pasaia a été un port morutier de grande importance, avec près de 280 bateaux employant des milliers de personnes. Aujourd'hui le nombre de bateaux de pêche a diminué radicalement n'employant plus que quelques centaines de personnes. Entre 2009 et 2011, le Port de Pasajes prévoit une "régénération intégrale de la Baie" comme la dénomme son directeur. Ainsi l'activité portuaire devrait poursuivre son développement au travers de nouveaux équipements (terre-pleins, entrepôts, silos, espaces logistiques...). Dans le même temps, l'accent sera mis sur l'intégration urbaine avec la modernisation des installations existantes et les nouveaux aménagements. A l'occasion des projets d'extension, un véritable bilan environnemental de la Baie de Pasaia sera dressé avec notamment l'étude des conséquences directes des travaux sur le milieu naturel et à la cohérence du développement urbain de la Baie.

BAYONNE, UN PORT OUVERT SUR LE MONDE ?

Un des grands projets des gestionnaires du port est d'insérer Bayonne dans le réseau des lignes transocéaniques

Installé sur plus de 150 hectares, le port se répartit entre les communes de Bayonne, Anglet, Boucau et Tarnos. Les zones d'activités des deux dernières réalisent le plus gros du trafic portuaire et des industries avec notamment le maïs, les engrais, la sidérurgie et le bois. Ces dix dernières années, près de 100 millions d'euros ont été investis et Bayonne reste le 1^{er} port français à bénéficier de la triple certification internationale ISO en matière de qualité - sécurité - environnement. Neuvième port du territoire français, il compte environ un millier de mouvements annuels et plus de quatre millions de tonnes de trafic. Propriétaire du site, le Conseil régional d'Aquitaine vient de renouveler sa confiance à la CCI Bayonne-Pays Basque pour 15 ans. Comme l'a indiqué Alain Rousset, Président du Conseil régional d'Aquitaine "il s'agit d'un véritable partenariat qui doit permettre d'aller plus loin dans l'aventure du Port de Bayonne et du transport multimodal, enjeu prioritaire de la Région." Malgré la crise, la fermeture

annoncée du site Célanèse de Pardies (Lacq), qui aura un impact direct sur l'activité du port et la baisse des activités en 2007 et 2008, la CCI veut se montrer optimiste. Elle considère les projets d'implantation d'entreprises industrielles comme les trois laminoirs des groupes Beltram et Celsa, comme des atouts de développement. Pour les quinze prochaines années, la CCI Bayonne-Pays Basque planifie la gestion du port autour de trois axes de développement. Le premier est industriel afin de fixer des activités productives sur le territoire. Le second logistique en favorisant le recours au transport maritime. Et enfin, un axe environnemental avec la mise en place d'un observatoire permanent de la qualité des eaux de l'Estuaire. Les investissements prévoient la mise en place d'une plateforme logistique sur Saint Bernard, l'aménagement de terre-pleins, la création de voies ferrées supplémentaires, la création de nouveaux espaces de stockage de conteneurs ou encore des modifications du paysage portuaire et surtout la réalisation d'un

pipeline entre Tarnos et Blancpignon. Des investissements nécessaires d'autant que la création des laminoirs laisse espérer pour les prochaines années un accroissement important du trafic (+ 1 000 000 tonnes) et des emplois créés, plus de 500 estime-t-on.

Les autoroutes de la mer

Comme pour son homologue mais néanmoins concurrent, Bilbo, le port de Bayonne souhaite intégrer le réseau des lignes transocéaniques qui ne desservent actuellement que quelques grands ports européens. La mise en place de lignes régulières, comme la ligne maritime Bilbo-Zeebrugge, favoriserait le développement de véritables autoroutes de la mer en projet depuis longtemps. Un appel à projets a d'ailleurs été lancé par la Commission européenne pour la création de services maritimes réguliers pouvant proposer des alternatives au trafic routier. Le Portugal, le territoire espagnol avec Bilbo et français, avec Bordeaux mais aussi Bayonne, sont directement concernés.



800 emplois directs et 3 000 emplois indirects sont générés par les activités de Bayonne

LGV, TER: QUAND LA MACHINE DÉRAILLE

Dans son récent rapport "Perspectives 2020-2030" les CCI Aquitaine souhaitent que la LGV Sud-Europe-Atlantique (SEA) soit réalisée en priorité mettant en avant "la parfaite adéquation du projet avec les enjeux définis par le Grenelle de l'Environnement" et "l'opportunité à saisir pour le développement économique des régions concernées"

Lorsque le TGV Atlantique a été conçu, son développement vers le Sud-Ouest était déjà très clair dans les esprits. Mais pour réduire le temps de trajet, il faut, à l'instar de la ligne Sud-Est Paris-Marseille, créer une ligne spécifique sur l'ensemble du parcours. La LGV-SEA est née.

Depuis plusieurs années maintenant les projets sont à l'étude. En 2003, la DATAR demandait déjà l'accélération de sa réalisation pour combler le retard ! Un calendrier était même proposé pour "l'Y Aquitain" : Paris-Bordeaux 2 h 10 (mise en service 2012-2015) - Paris-Bayonne (2018-2020) et Paris-Toulouse (3h35).

Quelques rapports et débats plus tard, les calendriers sont toujours les mêmes. Ainsi le tronçon Tours-Bordeaux est en attente de Déclaration d'utilité publique, trois candidats ont été admis à concourir (Bouygues, Eiffage et Vinci), le choix du concessionnaire est programmé pour début 2010 et les travaux lancés en 2011 pour une mise en service fin 2015. Concernant le prolongement de la LGV vers Hendaye et Toulouse, les débats se poursuivent avec comme pierres d'achoppement : les tracés et le financement.

Quels chiffres ? Quelles évaluations ? Quel tracé ? Pour quels enjeux ? Quelles contributions financières de l'Europe, de l'Etat, de la Région, des

départements, des Communautés de Communes ? Ces questions font toujours l'objet de débats intenses et passionnés. Il est vrai que depuis la toute première idée d'un TGV européen, la société française a changé, tant son économie que son regard sur l'environnement. Les mêmes questionnements et les mêmes enjeux se retrouvent d'ailleurs dans le projet TGV Paris-Nice. La réalisation de "l'Y Basque" suscite les mêmes oppositions.

Des débats locaux et un choix ministériel

Les différentes études ont élaboré plusieurs scénarios. Ils reposent sur l'aménagement de la ligne actuelle, la

réalisation d'une ligne spécifique entre Bordeaux et Irun ou la mixité des deux. De nombreuses réunions publiques mises en place par Réseau Ferré de France (RFF) et des concertations avec les élus ont et suscitent toujours participations et débats inédits des habitants et de leurs représentants. Présenté comme un maillon indispensable pour assurer la connexion du Sud de l'Europe (Madrid-Lisbonne) au réseau Nord (Londres, Bruxelles, Amsterdam), le projet LGV intègre également la libération des voies actuelles au profit des TER et du fret ferroviaire. Parmi les avantages cités par les "Pro LGV", celui du développement durable avec l'absence de pollution atmo-



Avec la LGV, temps gagné sur le parcours Bayonne/Paris : 40 mn.



DR

Le projet de "nouveau port" suscite de nombreuses polémiques.

sphérique et le faible coût équivalent pétrole (1,5 l contre 6 pour la voiture) ou encore l'emploi avec l'impact temporaire lié à la construction de la ligne et l'impact durable avec le développement des activités autour des gares.

En février dernier, le Préfet des Pyrénées-Atlantiques a présenté aux élus un calendrier d'actions et de décisions dès cette année. Ainsi en 2009 - choix des grandes options : fonctionnalités, dessertes, niveaux de services et raccordements. Décision d'un faisceau de passage de 1000 m de large après réunions de concertation du groupe de pilotage du projet et des collectivités concernées. La décision finale revenant au ministre. L'année prochaine, si tout va bien, études sur les impacts environnementaux et premiers bilans socio-économiques. Là encore le ministère assumera le choix définitif. Enfin en 2011, préparation de l'Enquête d'Utilité Publique.

L'Y Basque

Une ligne directe Irún-Hendaye arrive tous les jours à Paris et dans les villes les plus importantes du territoire fran-

çais et d'Europe, après connexion au réseau ferroviaire français. De son côté, EuskoTren - réseau transféré au Gouvernement basque- assume les services de banlieue et suburbains des principales villes basques. L'infrastructure ferroviaire du Pays Basque sud compte près de 600 km de voies. L'Etat espagnol a également choisi de modifier son réseau en adoptant l'écartement de voies européen.

Comme dans l'Hexagone, Euskadi pilote actuellement le projet ferroviaire particulièrement dénommé "Y basque" en raison de son dessin : une ligne nouvelle vers Irun depuis Gasteiz et depuis Madrid. Véritable corridor de grande vitesse, il permettra de relier en une demi-heure à peine les trois grandes villes basques à bord de trains nouvelle génération. Ce réseau rejoindra les lignes internationales, comme le TGV français qui dessert actuellement Irun permettant ainsi le déplacement de voyageurs entre Euskadi et Paris en à peine plus de cinq heures. A l'instar du projet français les difficultés rencontrées sont du même ordre : coûts et environnement.

LE RETOUR DU DIESEL

Depuis le 14 décembre dernier, les autorails diesel, certes rénovés, ont fait leur retour sur la ligne Bayonne/Garazi. Un voyage protestataire a été organisé par le syndicat LAB le samedi 28 février, de Bayonne à la cité navarraise. Justifié par un mauvais état général de la ligne et des caténaires, Madame Laroque, de la direction de RFF, indique que *"Cela aurait pu être pire, on aurait pu fermer la ligne. La décision a été prise au niveau étatique"*. La rentabilité de la ligne est donc à nouveau posée. Pour RFF, le coût de l'électrification est trop important par rapport au nombre de trains en circulation sur cette ligne. L'autorité de tutelle, le Conseil régional, a été surpris. Jean-Louis Carrère, premier Vice-Président s'étonne *"qu'une telle décision soit prise sans aucune concertation et mettant à mal les efforts entrepris depuis plusieurs années en matière de transports régionaux"*. Une enquête a donc été demandée pour faire le point sur les besoins matériels et financiers. En attendant, les autorails continueront leurs trajets à 50 km/h et les camions de faire des allers-retours à Pau pour faire les pleins !

Publicité



Réseau ferré de France modernise la ligne Bordeaux - Hendaye et prépare l'avenir avec les Grands Projets du Sud Ouest

Pour moderniser la ligne Bordeaux - Hendaye, et en améliorer la capacité, RFF a programmé entre 2009 et 2013

— Des travaux de modernisation : 220 M€

- ▶ le remplacement du pont ferroviaire sur l'Adour à Bayonne (2009-2013) : 40 M€
- ▶ la création d'une base travaux à Laluque (2009) : 13 M€
- ▶ le renouvellement complet des voies entre Bayonne et Hendaye (2009) : 52 M€
- ▶ le renouvellement de la voie entre Cestas-Gazinet et Dax. (2009-2011) : 10 M€
- ▶ la création des passages souterrains équipés d'ascenseurs en gare d'Hendaye, Biarritz et Dax (2009-2010) : 14 M€
- ▶ le renouvellement complet des voies entre Dax et Bayonne (2010-2011) : 90 M€

— Des travaux pour augmenter la capacité de la ligne : 155 M€

• entre Dax et Bordeaux

- ▶ aménagement de la signalisation (2011-2013) : 30 M€
- ▶ création de nouveaux évitements pour les trains de fret entre Dax et Lamothe (2011-2012) : 20 M€

• entre Dax et Hendaye

- ▶ mise en place d'un nouveau système de signalisation entre Dax et Bayonne et aménagement d'installations permanentes de contre sens (2009-2010) : 60 M€
- ▶ renforcement des équipements d'alimentation électrique (2011-2013) : 30 M€
- ▶ travaux en gare d'Hendaye pour améliorer les manœuvres des trains internationaux (2011 - 2013) : 15 M€

— Des travaux liés au projet d'autoroute ferroviaire :

- ▶ entre Bordeaux et Hendaye, mettre au gabarit bas toute la ligne et au gabarit haut, 6 tunnels (2011) : 15M€

Pour préparer l'avenir, RFF engage les études de deux lignes nouvelles

— Bordeaux - Toulouse à grande vitesse pour les voyageurs

— Bordeaux - Dax à grande vitesse pour les voyageurs,

— Dax - frontière espagnole, une ligne mixte fret et voyageurs

- ▶ Pour mettre Bayonne à 1h de Bordeaux et 3h de Paris et Toulouse à 1h de Bordeaux et 3h de Paris
- ▶ Pour permettre le développement des trains régionaux de voyageurs
- ▶ Pour qu'il y ait moins de poids lourds sur les routes et encourager le transfert du fret vers le rail dans une logique de développement durable