



Cette lettre est réalisée en collaboration avec les membres de la CERTA : Ademe AFT • APALT • Banque de France • CCIT • CESER • Conseil Régional d'Aquitaine CCIR • Douanes • DRAAF • DIRECCTE • DREAL Aquitaine • FNTR • FRTP • INSEE ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • PORTS • PROMOTRANS • RFF SNCF • TLF • UMPB • UNOSTRA • URSTRA • OTRE

La Rectification de la passe d'entrée en Gironde

L'Estuaire de la Gironde, voie historique de navigation

Porte ouverte sur Bordeaux, l'estuaire de la Gironde est une voie maritime historique. Afin de protéger et de garantir l'accès à la capitale girondine, des constructions militaires et maritimes ont été édifiées, notamment la tour de Cordouan, le plus vieux phare de France, construit au 13^e siècle.

Le plus grand estuaire d'Europe

Courant sur 75 km et large jusqu'à 12 km, l'estuaire de la Gironde, d'une superficie de 635 km², est le plus vaste espace européen de ce type.

Le grand chenal du Médoc sur la rive gauche, est désigné comme la « voie royale » pour remonter le fleuve jusqu'à Bordeaux. C'est aujourd'hui le siège du chenal de navigation emprunté par les navires de commerce.

Les courants et les mouvements sédimentaires dans l'estuaire sont

considérables et façonnent jour après jour sa bathymétrie. L'évolution des îles, leur disparition ou leur émergence (apparition de l'île Verte au 18^e siècle en prolongement de l'île du Nord), ou de bancs de sable rendent la navigation très difficile et dangereuse. Les services du port de Bordeaux ont toujours été attentifs à l'évolution de la côte dans les environs des chenaux de navigation de l'embouchure de la Gironde.

Faciliter l'accès au port de Bordeaux

Ce n'est qu'à la fin des 18^e et 19^e siècles que d'importants travaux d'aménagement de l'estuaire ont été entrepris pour faciliter l'accès au port de Bordeaux. Les premiers travaux ont eu pour but, l'approfondissement, la fixation et la régularisation du chenal par des dragages et des ouvrages reliant bancs et îles. Les profondeurs ont ainsi été triplées, passant de 2-3 m à 6-8 m dans les passes du Bec d'Ambès et de Cussac.

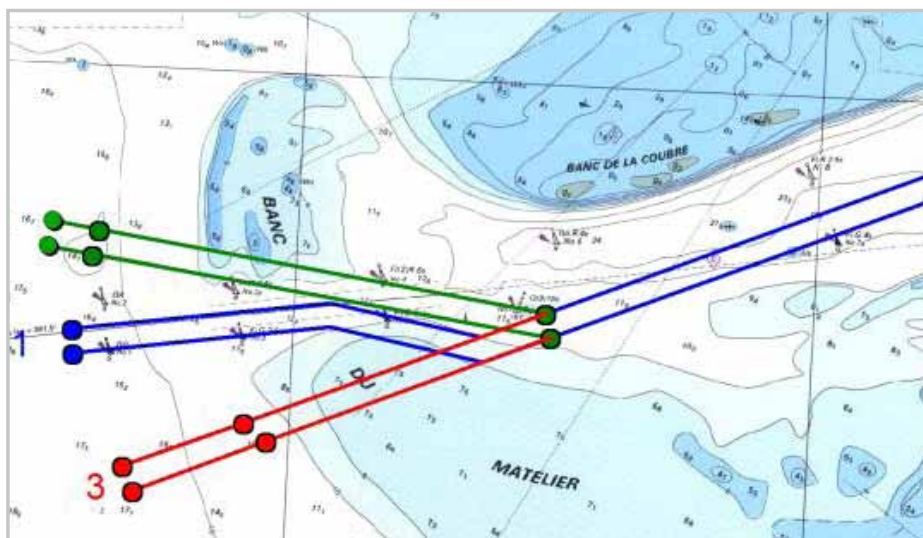
Durant la seconde moitié du 19^e siècle, l'aménagement des sites portuaires se déplaça vers l'aval.

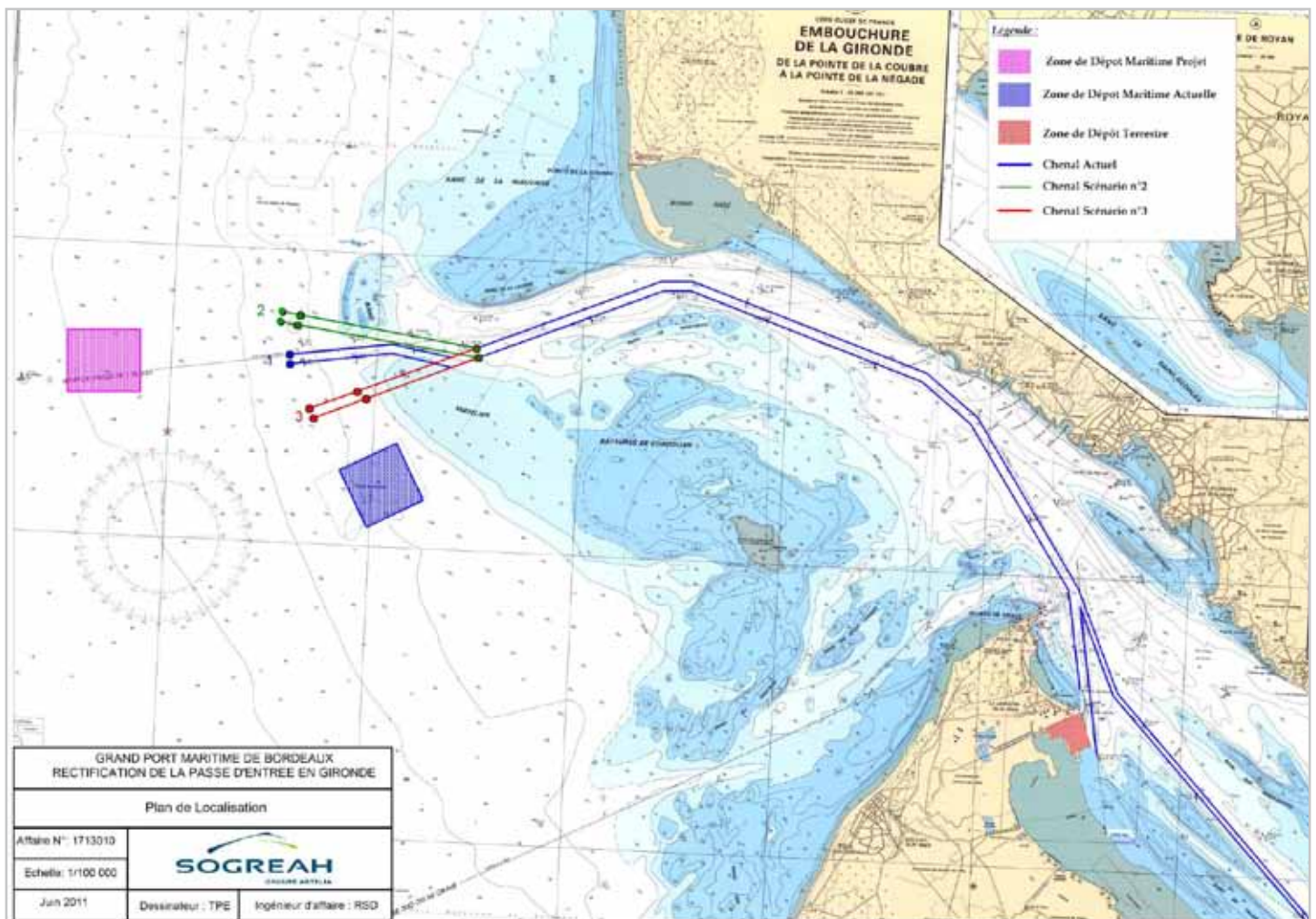
La Passe de l'Ouest

L'entrée du chenal d'accès au port de Bordeaux, dite « Passe de l'Ouest », est localisée à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde.

C'est sous la conduite de François Levêque, que le Port autonome avait creusé de 1931 à 1934 la grande passe de l'Ouest sur 4,5 kilomètres de long, 600 mètres de large, et 10 mètres de tirant d'eau sous basse mer, magnifique aventure technique d'aménagement, puisque la plus importante de ce type alors dans le monde.

Cette passe est à l'origine d'évolutions morphologiques importantes : le banc de la Coubre migre vers le sud et le banc du Matelier vers le nord. Cette situation a conduit le port à créer une nouvelle « passe de l'Ouest » en 1980.





Créer un nouvel aménagement pour le développement du port

Depuis sa création, comme toutes les passes du chenal de navigation, la passe d'entrée fait l'objet d'un suivi bathymétrique.

L'étude des plans bathymétriques levés sur la zone et l'analyse des résultats des dragages montrent clairement que les profondeurs dans la passe se dégradent, au niveau de la traversée du banc du Matelier.

Cette situation limite la capacité d'accueil du port de Bordeaux et l'exploitation optimale de ses terminaux.

Le port de Bordeaux se trouve ainsi aujourd'hui à une étape clé de réflexion sur son avenir. La modernisation de la flotte mondiale de navires vraciers et l'évolution des courants d'échanges internationaux le placent devant un choix fort : améliorer ses accès maritimes pour accueillir des navires de nouvelle génération et assurer son développement pour le bénéfice de l'économie régionale et nationale, qui est lié directement ou indirectement à la compétitivité des activités industrielles-portuaires.

Assurer la sécurité de la navigation

L'autre menace qui pèse sur la passe actuelle, mise en évidence par l'étude bathymétrique citée précédemment, réside dans le fait que le tracé en plan du chenal de navigation se déforme de plus en plus rapidement sous le double effet de ciseaux de la migration des bancs de sable (Coubre et Matelier), du nord vers le sud et du sud vers le nord. Cette situation est préjudiciable à la sécurité de la navigation dans l'embouchure.

Cette déformation a conduit à modifier récemment et par deux fois le balisage en 2001 et en 2008. Face à ce constat, le Grand Port Maritime de Bordeaux a lancé une réflexion globale sur la rectification de la passe d'entrée par le biais d'une étude sur modèle numérique destinée à préciser l'évolution de la passe actuelle à moyen terme et déterminer un nouvel aménagement plus pérenne.

Modélisation des scénarios de rectification

L'étude a été suivie par un comité de pilotage composé, outre les services du GPMB, des services de l'État (dont la DDTM), des Pilotes de la Gironde et des pêcheurs professionnels.

Le modèle a permis d'identifier les phénomènes hydrauliques et sédimentaires à moyen terme, et son objectif visait à définir le meilleur aménagement possible dans ce contexte. L'analyse approfondie des données bathymétriques disponibles a permis d'appréhender le fonctionnement hydrosédimentaire passé et actuel. Ces enseignements ont été précieux pour la mise en œuvre et la validation du modèle mathématique. Celui-ci a, dans un premier temps, permis de comprendre les évolutions morphodynamiques à moyen terme et, dans un deuxième temps, de définir trois scénarios d'aménagement pour lesquels deux cotes de dragage ont été testées.

Au final, le tracé au sud-ouest a été retenu, avec une cote de -15 m CM (Cote Marine)

Le projet global

Il consiste à :

- rectifier le tracé de la passe d'entrée en Gironde,
- porter sa cote à -15 m CM (Cote Marine),
- créer une nouvelle zone d'immersion,
- faire évoluer le balisage,
- remblayer un terrain portuaire sur le site du Verdon-sur-Mer.

Cette nouvelle passe permettra l'accès à l'estuaire à tous les navires touchant actuellement le port de Bordeaux, par tout temps, quels que soient le jour de l'année, le coefficient de marée ou les conditions météorologiques, ainsi que le développement de la zone industrialo-portuaire du Verdon en accueillant des navires dont les caractéristiques sont compatibles avec les capacités nautiques du site (souilles à -12,50 m CM augmentées d'un pied de pilote de 25 % lié à la navigation dans l'embouchure et à un sur approfondissement nécessaire entre deux campagnes d'entretien annuel). Il a été décidé de créer une nouvelle zone d'immersion qui se situe à l'ouest de l'embouchure face à la passe actuelle, dans des fonds supérieurs à -20 m CM afin que les sédiments immergés ne soient pas repris par la houle et les courants. Sa position est par ailleurs peu éloignée de la nouvelle passe, de manière à ne pas augmenter les délais entre le dragage et l'immersion et, par conséquent, le coût de dragage.

La réalisation

Le dragage sera réalisé par une Drague Aspiratrice en Marche (DAM), qui ira claper les sédiments sur le site de dépôt, situé à l'ouest de la zone à draguer.

La DAM est un navire doté d'une élinde sur laquelle est installée une pompe d'aspiration. Ce bateau est capable de se déplacer tout en aspirant les sédiments sur sa route. L'élinde est terminée par une tête d'aspiration, adaptée par le prestataire suivant la nature des matériaux.

Les matériaux sont chargés dans un puits de capacité variable. On procède à une densification par surverse afin de réduire la dilution du mélange embarqué et augmenter ainsi la quantité aspirée en un seul voyage.

L'atout principal de la drague en marche est sa mobilité et sa grande capacité de transport. Elle peut donc être utilisée dans des zones de trafic maritime important sans gêner la progression des autres navires, comme par exemple dans des chenaux ou des estuaires.

Les travaux devraient débuter en septembre 2013 et se terminer en mai 2014.

L'aménagement du domaine industrialo-portuaire du Verdon

Ce projet, lié à la rectification de la passe d'entrée en Gironde, tient une place majeure dans le projet stratégique du GPMB.

Le terminal du Verdon est un terminal « haute mer », c'est à dire que des navires de 12,50 m de tirant d'eau peuvent accoster à tout moment de la marée. Ce site fut aménagé dans les années 1970 par remblaiement et constitue aujourd'hui le principal terminal conteneur du port de Bordeaux.

Face au développement du trafic mondial conteneurisé, le GPMB souhaite faire du Verdon une place logistique ; cela passe par le terminal conteneur déjà constitué et par la réalisation de terre-pleins. Le terminal du Verdon doit être également une base privilégiée pour les énergies marines renouvelables (éolien offshore, hydrolien...).

Le remblaiement de 37 hectares de terrains portuaires doit permettre de mettre ces terre-pleins hors d'eau pour un événement météorologique majeur et pour améliorer leurs capacités géotechniques.

L'aménagement du domaine industrialo-portuaire du Verdon est une Opération d'Intérêt National (OIN). A ce titre, il présente un caractère d'utilité publique et relève de l'intérêt général.

De plus, le port du Verdon est la seule zone franche douanière en France métropolitaine, ces facilités devant favoriser l'accueil d'activités économiques.



CONTACT : Julien MAS
Chef du Département de l'Environnement
GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX
j-mas@bordeaux-port.fr

Cette lettre est réalisée en collaboration avec les membres de la CERTA : Ademe AFT • APALT • Banque de France • CCIT • CESER • Conseil Régional d'Aquitaine CCIR • Douanes • DRAAF • DIRECCTE • DREAL Aquitaine • FNTR • FRTP • INSEE ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • PORTS • PROMOTRANS • RFF SNCF • TLF • UMPB • UNOSTRA • URSTRA • OTRE

Le bilan 2012 de l'aéroport de Bordeaux Mérignac

(Source aéroport de Bordeaux Mérignac)

En 2012, le nombre total de passagers de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac est en nette augmentation de 8,9% par rapport à 2011. Le nombre de passagers internationaux augmente de 12% (1 739 306 passagers), celui des passagers nationaux de 6,9% (2 640 839 passagers). L'aéroport a connu l'ouverture de 14 nouvelles destinations et a accueilli, au

printemps, une nouvelle compagnie, Volotea ; il conforte sa 5ème place des aéroports régionaux français.

L'année 2012 a également vu le lancement d'un nouveau service pour les passagers, avec la réservation de places de parking depuis le site www.bordeaux.aeroport.fr. Ce service permet de choisir son parking en

fonction de la durée de son voyage et de la proximité des aérogares recherchée.

Dans les aérogares, des aménagements ont été réalisés avec la création d'espaces de travail en salles d'embarquement des Halls A et B et d'un espace de jeu enfants dans le Hall A.

Le trafic passager

Le trafic intérieur

Le trafic des lignes nationales enregistre une progression de +6,9% par rapport à 2011 avec 2 640 839 passagers.

Bordeaux-Paris reste toujours la première ligne de l'aéroport avec plus 1 527 000 passagers (+0,9%).

Cependant, le palmarès des croissances est détenu par les lignes transversales : +56,2% pour Nice (Air France et ouverture EasyJet dès avril), +46,3% pour Marseille (Air France et ouverture Ryanair sur la saison été), +21% pour Strasbourg (Air France et ouverture Volotea en octobre) et +10,8 % pour Lille (Air France, ouvertures Volotea dès octobre et EasyJet depuis décembre).

Le trafic international

Le trafic des lignes internationales enregistre une progression de +12% par rapport à 2011, avec 1 739 306 passagers.

Bordeaux-Londres reste la première destination étrangère au départ de Bordeaux avec 317 700 passagers.

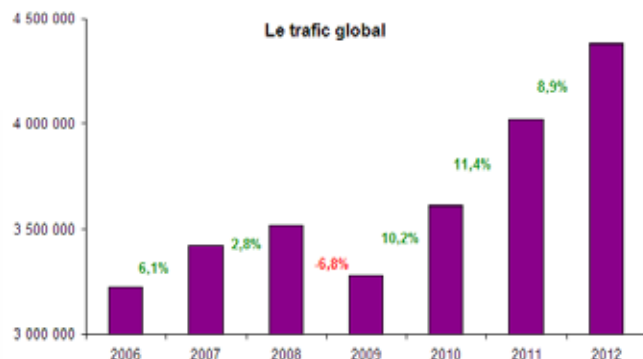
Les lignes vers Lisbonne (+108%), Rome (+87%), Barcelone (+43,3%), Séville (+39,8%) et Bâle-Mulhouse (+34,8%), dont certaines sont liées à la double desserte compagnies traditionnelles et low cost, connaissent une croissance très importante. La zone Europe obtient la meilleure croissance avec +13,2%. Le trafic vers l'Afrique du Nord atteint +8,8% grâce à les offres supplémentaires vers Alger avec Aigle Azur depuis cet été et Air Méditerranée sur Marrakech cet hiver. A l'inverse, le charter perd encore 15 000 passagers cette année et continue sa récession avec -7,8%, à l'image de l'ensemble du secteur en France.

Le trafic international, à fin 2012, correspond à 40% du trafic de l'aéroport.

Le trafic low cost

Succès incontestés, les vols low cost, dont la principale activité est l'international, ont toujours autant de succès avec une augmentation de 38% avec 1 349 915 passagers.

2012 a vu l'ouverture de plusieurs lignes intérieures low cost, augmentant ainsi à 25% la part de marché des vols intérieurs (18% en 2011). L'arrivée de la compagnie Volotea a contribué largement à cette augmentation avec l'ouverture de 6 lignes nationales (Ajaccio, Bastia, Grenoble, Lille, Strasbourg et Toulon) et 4 lignes européennes (Ibiza, Malaga, Palerme et Venise). Grâce à Billi, le terminal à services simplifiés, Bordeaux a gagné 1 159 995 passagers depuis son ouverture, et a enregistré 38 nouvelles destinations et l'arrivée de 5 nouvelles compagnies low cost. La part de marché des vols low cost à Bordeaux a dépassé les 30% en 2012.



Les nouveautés du réseau 2012

Une nouvelle compagnie

En avril 2012, une nouvelle compagnie low cost fait son entrée à l'Aéroport de Bordeaux : VOLOTEA.

Les nouvelles lignes

14 nouvelles lignes ont été lancées entre mars et décembre 2012 :

- Vols réguliers : Figari ;
- Vols réguliers low cost : Ajaccio, Bastia, Grenoble, Ibiza, Lille, Malaga, Palma de Majorque, Palerme, Strasbourg, Toulon et Venise ;
- Vols charters : Antalya, Fuerteventura.

3 dessertes ont été fermées : Saint Denis de la Réunion avec Air Austral, Madrid avec EasyJet et Lisbonne avec Air France.

Les « e-services »

La fréquentation du site bordeaux.aeroport.fr atteint les 1 830 000 visites et 8 000 000 de pages vues. Le catalogue des destinations est le plus visité avec 712 000 pages vues (+50%), et plus particulièrement les pages dédiées aux nouvelles destinations.

Les « Coups de cœur » sélectionnés spécialement par l'aéroport, soit sur des offres tarifaires, soit sur des nouveautés ou des exclusivités au départ de Bordeaux, soit sur des « bons plans » des tour opérateurs et des compagnies, affichent également un grand succès avec une progression de 53% des pages vues.

Le nouveau service de réservation de places de parking en ligne, lancé mi novembre, a un début prometteur, preuve du changement profond des comportements des passagers.

Le réseau de lignes 2012



Les ouvertures 2013

Lancement de la base en mars 2013 avec 2 avions par jour pour Florence, Olbia et Munich.



Eindhoven en avril 2013 **RYANAIR**



Birmingham en mai 2013 **Monarch.co.uk**

CONTACT : Sophie VERGNERES
Aéroport de Bordeaux
Tél : 05 56 34 59 29 - 06 21 43 55
svergneres@bordeaux.aeroport.fr

Schéma sectoriel équipements gérés et aménagement du territoire

Le schéma sectoriel équipements gérés et aménagement du territoire de la CCI Aquitaine analyse les équipements et infrastructures gérés par les CCI d'Aquitaine (aéroports, ports, etc.) tout en prenant également en compte les différents équipements non directement gérés par le réseau des CCI, mais ayant un fort impact sur le territoire régional.

Le périmètre couvert par ce schéma, au-delà des ports et aéroports, concerne aussi tous les domaines touchant à l'immobilier d'entreprise gérés par les CCI, qui sont autant de projets porteurs de valeur ajoutée sur les territoires.

Enfin, le schéma a également souhaité se pencher sur les infrastructures de communication, qui sont pour les chefs d'entreprise l'un des facteurs clé d'attractivité du territoire, avec la volonté de développer un nombre limité d'infrastructures de communication qui doivent concentrer les énergies et les lobbyings pour faire de l'Aquitaine une terre où il fait bon vivre et entreprendre à moyen terme.

L'un des objectifs du schéma a été de bien prendre en compte les modifications de temps de parcours engendrés par la LGV Tours-Bordeaux sur le territoire aquitain à compter de 2017, afin de renforcer l'accessibilité de la région

Aquitaine pour en consolider son attractivité durable via tous les modes de transport.

Ce schéma a été l'occasion d'un travail partenarial fort, associant une commission d'élus de toutes les CCI, croisée avec un groupe réunissant les techniciens des CCI et Directeurs d'équipement. Suite à l'adoption de ce schéma, le 11 octobre 2012 en Assemblée Générale de la CCI Aquitaine, la priorité a été donnée à des actions impliquant différentes CCI et qui se veulent réalisables dans le courant de la mandature.



CONTACT : Jean-Luc LAMOURE
CCI AQUITAINE
Directeur de service aménagement du territoire
Jeanluc.lamoure@aquitaine.cci.fr

Pour en savoir plus : www.aquieco.com

Décret n° 2012-1359 du 4 décembre 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur

Le décret fixant sous certaines conditions à 44 tonnes le tonnage du poids total roulant autorisé des véhicules de transports routiers de marchandises de plus de 4 essieux, est paru au Journal Officiel le jeudi 6 décembre 2012 pour une mise en application au 1er janvier 2013.

Il fixe des règles plus strictes concernant les charges à l'essieu autorisées pour les véhicules circulant entre 40 et 44 tonnes :

- 12 tonnes pour l'essieu moteur au lieu de 13 tonnes ;
- 27 tonnes pour un groupe de trois essieux au lieu de 31,5 tonnes.

Ce texte permet désormais d'utiliser les poids lourds à 5 essieux qui composent le parc français et met fin aux mesures précédentes qui imposaient, hors disposition particulières, pour un tonnage de 44 tonnes, l'utilisation de poids lourds à 6 essieux, ces véhicules n'étant que très peu utilisés en Europe. Par ailleurs, ces règles de charges à l'essieu permettent à la fois de préserver les infrastructures d'une dégradation accélérée du fait des poids lourds et elles constituent un facteur de sécurité et d'équité entre les entreprises.

Ce décret associé à un projet de loi présenté par le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche le 3 janvier, en conseil des ministres vise à la fois au développement d'une politique de transports de marchandises plus respectueuse de l'environnement, et plus à l'écoute des contraintes des acteurs économiques et de l'impératif de privilégier la compétitivité du pavillon français quel que soit le mode de transport.



CONTACT : Michel LAPOUYALERE
DREAL Aquitaine/service mobilité transports infrastructures/division transports
Tél : 05 56 93 32 32
michel.lapouyalere@developpement-durable.gouv.fr

Cette lettre est réalisée en collaboration avec les membres de la CERTA : Ademe AFT • APALT • Banque de France • CCIT • CESER • Conseil Régional d'Aquitaine CCIR • Douanes • DRAAF • DIRECCTE • DREAL Aquitaine • FNTR • FRTP • INSEE ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • PORTS • PROMOTRANS • RFF SNCF • TLF • UMPB • UNOSTRA • URSTRA • OTRE

Signature de la charte CO² le 12 décembre 2012

21 entreprises signent un engagement sur la charte CO² en Aquitaine

La démarche «Objectif CO² : les transporteurs s'engagent» pilotée par l'ADEME et la DREAL Aquitaine s'est enrichie le 12 décembre 2012 de 21 signatures d'engagements. Le nombre d'engagements actifs en Aquitaine est ainsi porté à 50, dont 7 sur le transports routiers de voyageurs grâce aux 4 nouvelles signatures dans ce secteur d'activité. Autre action significative, le renouvellement d'engagement de 3 entreprises de transports de marchandises qui démontrent ainsi le volontarisme et l'adhésion à cette démarche des professionnels d'Aquitaine. Les engagements en cours représentent 3714 poids lourds et 612 autocars et permettront d'éviter l'émission de 24 266 tonnes de CO₂.



Conférence taxe poids lourds à la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Lot-et-Garonne.

Sous l'impulsion d'**Alain BRUGALIERES** Vice-Président Industrie de la CCIT 47 et de **Brigitte TRAZIT**, Membre élu de la CCI 47, en collaboration avec le **Syndicat des Transporteurs Routiers du Lot-et-Garonne**, s'est déroulée, lundi 14 janvier, dans les locaux de la CCIT 47 à Agen, une conférence sur la taxe poids lourds.

Plus de **130 chefs d'entreprise** ont participé à cette conférence et ont débattu lors d'une table ronde, démontrant le besoin d'information que suscite ce sujet. Comme l'ont expliqué les intervenants, **Michel LAPOUYALERE**, Chef de la division Transports auprès de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (**DREAL**) Aquitaine, en charge des contrôles et **Michel CORNIL**, Vice-Président d'**ECOMOUV**, société en charge de la collecte, la taxe poids lourds a pour objectifs de :

- réduire le trafic routier de marchandises ;
- assurer la couverture des coûts d'usage du réseau routier non concédé ;
- financer la politique de développement intermodal des transports.

Votee en 2009 dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, la taxe poids lourds doit s'appliquer à partir de juillet 2013 aux transports routiers de marchandises réalisés par les poids-lourds de plus de 3,5 tonnes circulant sur le réseau routier français non-payant (principalement sur les 10.000 km de routes nationales et les 5.000 km de routes départementales).

Les entreprises redevables de la taxe poids lourds seront les propriétaires/utilisateurs des véhicules de transport de marchandises.

Tous les poids lourds assujettis devront être équipés d'un boîtier permettant la collecte des informations servant au calcul de la taxe. Les informations collectées grâce aux boîtiers permettront à chaque entreprise de s'acquitter de la taxe poids lourds pour son parc de véhicule.

Diverses informations seront prises en compte pour le calcul : tronçons empruntés, nombre d'essieux, etc.

La répercussion la plus significative de cette taxe poids lourds sera donc la majoration forfaitaire et de plein droit des prix du transport, impactant chargeurs et transporteurs.



Vers une politique régionale d'excellence environnementale.

Le 26 novembre 2012 ont été organisées les 1^{ères} Rencontres Professionnelles du Report Modal en Aquitaine sur l'impulsion de Monsieur Alain Rousset, Président du Conseil régional.

Une centaine de professionnels et d'élus ont répondu présent afin de comprendre les enjeux actuels en matière de transports de marchandises, d'échanger au sujet des problématiques en cours et de débattre des projets à venir.

Les discussions autour de la nécessaire complémentarité entre les modes de transports, l'importance des modes fluviaux, portuaires et maritimes, les perspectives sur le transport combiné et les opérateurs ferroviaires de proximité ont ponctué les différentes tables-rondes.

La réalisation de l'autoroute ferroviaire atlantique, pour laquelle la Commission Permanente du Conseil régional a voté ce jour-là un montant de 12,9M€, la présentation du projet de navette ferroviaire entre Bordeaux et le port avancé du Verdon ou encore l'annonce du déploiement d'un nouveau service de fret ferroviaire de proximité depuis la région Midi-Pyrénées dès le début de l'année 2013 ont compté parmi les temps forts de ces rencontres.

A la suite de ces Rencontres clôturées par Monsieur Bernard Uthurry, 1^{er} Vice-Président du Conseil régional en charge des transports et des infrastructures, la Région Aquitaine poursuit son rôle de facilitateur entre partenaires socio-économiques et institutionnels afin de contribuer au développement du report modal au service d'une économie régionale durable.



1^{ères} RENCONTRES PROFESSIONNELLES DU REPORT MODAL EN AQUITAINE

26 NOVEMBRE 2012
Bordeaux, Hôtel de Région

Plus d'infos sur aquitaine.fr Rubrique Infrastructures de transports.