

# NEWS LETTER

## aménagement

La lettre de CCI Centre sur l'actualité des infrastructures, du transport et de la logistique

**-450** C'est en millions l'écart entre le budget prévisionnel de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) pour 2014, et celui qui a été finalement proposé et adopté par son conseil d'administration. Cette différence est liée à la non-entrée en vigueur de l'écotaxe et aurait pu être plus marquée sans une compensation de l'État à hauteur de 320 millions d'euros. Conséquence : l'essentiel de ce budget sera consacré à 2 priorités : la contribution à la construction des 4 nouvelles LGV, et le renouvellement des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), annoncé l'automne dernier, et qui devrait coûter 510 millions d'euros pour la première phase. « Nous y consacrerons 100 millions dès cette année », a annoncé Philippe Duron dans [Les Échos le 6 février](#). Selon lui, l'AFITF respectera les engagements pris par l'État mais n'en prendra pas de nouveau en l'absence de visibilité sur le dossier écotaxe et donc sur ses ressources potentielles. Concrètement, [l'agence ne prévoit aucune dépense liée au 3<sup>e</sup> appel à projets pour développer les transports en commun, auquel elle devait consacrer 450 millions d'euros](#), et n'envisage rien non plus pour les contrats de projets 2014-2020 que l'État et les Régions sont en train de négocier. Tous les dossiers d'infrastructures dont nous suivons l'actualité dans cette newsletter sont donc impactés par cette situation, à l'instar du dossier de l'A154 pour lequel les parlementaires, élus locaux et représentants du monde économique (CCI Eure-et-Loir) euréliens se mobilisent (voir en page 7). Ce feuilleton de l'écotaxe pourrait d'ailleurs prendre un nouveau virage, à l'heure où [Ségolène Royal prend en charge le Ministère de l'Écologie](#), auquel est rattaché le secrétaire d'État aux Transports, Frédéric Cuvillier. Affaire à suivre...

## L'actualité ferroviaire

### Grande vitesse

#### Vinci : la LGV Tours-Bordeaux sur les rails

Les chantiers de terrassement et d'ouvrages d'art de la LGV Sud Europe Atlantique devraient s'achever à l'été 2014, permettant ainsi aux travaux ferroviaires de prendre le relais. Les équipes de Cosea (consortium en charge du projet et dirigé par Vinci) commenceront dès l'été prochain l'installation du ballast, des caténaires et autres traverses en béton de manière à relier l'Indre-et-Loire et la Charente. Une fois les ouvrages d'art achevés, Cosea envisage de proposer des formations aux métiers du rail pour les demandeurs d'emploi et les salariés recrutés à l'échelle locale. La LGV Sud Europe Atlantique, qui doit à terme relier Tours et Bordeaux, doit être inaugurée pendant l'été 2017.

Construction Cayola (C. Patrigeon), 20 janvier 2014 article intégral : [www.constructioncayola.com](http://www.constructioncayola.com)

**Info +** : Consultez [les publications de l'observatoire socio-économique](#) mis en place par LISEA.

#### LGV Montpellier-Perpignan : c'est reparti !

Le cabinet du maire de Narbonne a indiqué que le ministre des Transports venait de confirmer à Jacques Bascou la poursuite des études sur la LGV Montpellier-Perpignan, retenant le principe de l'implantation d'une gare nouvelle à Narbonne (ainsi qu'à Béziers) et celui d'une ligne ouverte aux circulations mixtes voyageurs-fret entre Montpellier et Béziers. Le ministre souligne « la pertinence de la ligne pour répondre aux enjeux d'attractivité économique et de desserte plus efficace et plus sûre de la région Languedoc-Roussillon ». La reprise des études permet donc d'envisager une réalisation de la ligne avant 2030. Les préconisations de la commission Mobilité 21 renvoyaient, elles, le projet au-delà de cette limite. Ce déblocage de la situation fait suite à la décision de la Commission européenne d'engager une enveloppe de 26 milliards d'euros (sur la période 2014-2020) consacrée à la concrétisation de neuf grands corridors européens, dont celui de la LGV Paris-Barcelone.

Midi Libre, 29 janvier 2014, article intégral : [www.midilibre.fr](http://www.midilibre.fr)

### Le chiffre

**37,5**

C'est en millions d'euros ce qu'ont coûté les 4 kilomètres de liaison ferroviaire entre les gares Avignon centre et Avignon TGV. Ce trait d'union connecte la grande vitesse au réseau régional et interrégional. Les deux gares sont désormais reliées en cinq minutes, à raison de 35 aller-retours quotidiens. Mobilicites.com, 28 janvier 2014, article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

### Fret

#### Frédéric Cuvillier veut remettre sur rail le fret ferroviaire

Le 12 février, une conférence sur la relance du fret ferroviaire a donné la parole aux entreprises et acteurs publics. Son fil conducteur avait le mérite d'être clair : ce mode de transport de marchandises a-t-il encore de l'avenir ? En perte de vitesse depuis des d'années, le fret suscite des initiatives bien souvent isolées et manque d'une politique publique cohérente avec les attentes et besoins des acteurs du terrain. « Il est temps de lui redonner du souffle, de changer de méthode », martèle Frédéric Cuvillier. La bonne idée est d'avoir mis dans la boucle les CCI. « Nous avons pu nous exprimer librement. Mais si nous en sommes venus à parler du fret, c'est parce que les entreprises de nos territoires demandent qu'on agisse. L'abandon du trafic du wagon isolé (transport de marchandises sur mesure sur une partie d'un train) a eu un temps du sens, mais plus maintenant. Les chargeurs ont des besoins, sans wagons en face pour y répondre. Dans des secteurs comme la chimie, cela commence à poser de sérieux problèmes », raconte André Marcon, président de CCI France. Le ministre invite à repenser et faire émerger un modèle économique de fret ferroviaire adapté aux besoins de l'économie locale. C'est l'émergence, ces cinq dernières années, d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) qui ouvre clairement cette voie et sert de pivot à la réflexion.

Localtis.info (Morgan Boëdec), 13 février 2014, article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

#### VFLI a tenu ses objectifs de croissance en 2013

VFLI, la filiale de SNCF Geodis a réussi à préserver une croissance de 10 % tout en restant bénéficiaire. Si le résultat net n'est pas encore connu, le chiffre d'affaires a, quant à lui, dépassé les 130 millions d'euros. Ces bons résultats sont donc en ligne avec le plan de développement de l'entreprise qui prévoit un doublement de ses parts de marché entre 2011 et 2015. Ces dernières sont actuellement d'environ 6 % du marché RFN (Réseau Ferré National). Anticipant la consolidation de ses trafics en 2014, VFLI n'en prévoit pas moins de réaliser un très solide début d'exercice. C'est la conséquence du démarrage de nouveaux flux obtenus dans les derniers jours de 2013. Ainsi, VFLI a d'ores et déjà débuté une prestation entre les Carrières de Voutré (Mayenne) et différents points de l'Île-de-France, le trafic portant sur environ 200 trains en 2014. De même, pour le compte de l'opérateur de combiné T3M, l'entreprise ferroviaire va participer indirectement à la réouverture du chantier de transport combiné de Nancy-Champigneulles en assurant une nouvelle liaison entre Fos-sur-Mer et ce terminal à compter du 10 février 2014. Assuré à raison de trois fréquences hebdomadaires, ce trafic devrait rapidement être porté à cinq allers-retours / semaine. Tous ces nouveaux trafics nécessiteront une extension du parc d'engins moteurs au-delà des 90 locomotives actuelles.

WK Transport Logistique (Olivier Constant), 23 janvier 2014, article intégral : [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)

### TER

#### La Lorraine demande des comptes à la SNCF

La Région Lorraine veut connaître en détail le coût réel du Transport Express Régional que lui facture la SNCF, soit 165 millions d'euros par an. Pour cela, elle a chargé en juin 2013 la Compagnie des Chemins de fer et Transport Automobile (CFTA) d'établir un audit. Ce rapport, remis en novembre 2013, révèle un coût d'exploitation de 140 millions d'euros, soit 25 millions d'euros de moins que le prix facturé par la SNCF. « La CFTA a reconstitué et étudié les roulements en tenant compte des lois sociales et économiques du marché », précise Patrick Hatzig, vice-président régional en charge de la mobilité. Cette collectivité souhaite payer le juste prix. La Région a donc décidé de recourir à une expertise extérieure. Audit en main, les élus lorrains vont prochainement rencontrer Guillaume Pepy. La SNCF va devoir justifier sa facture. « Si la SNCF conteste cet écart de coût, elle devra nous fournir les preuves de ses calculs et nous expliquer point par point pourquoi nous payons 165 millions d'euros par an ».

Mobilicités.com (Christine Cabiron), 10 janvier 2014, article intégral : [mobilicites.com](http://mobilicites.com)

### Le chiffre

10 %

C'est la part modale du fret ferroviaire en 2012. Cette dernière était de 16,6 % en 2000. L'objectif affiché lors du Grenelle de l'environnement de porter à 25 % la part modale du fret ferroviaire et fluvial cumulé à l'horizon 2022 paraît aujourd'hui inatteignable.

### Publication

La **Lettre d'Objectif OFP n°10** de mars 2014 est parue. Elle est consacrée principalement aux premières conclusions de la Conférence périodique pour le fret ferroviaire.

### Le chiffre

94,1 %

C'est le taux de ponctualité des TER ayant circulé en région Centre au mois de janvier 2014. Ce taux n'avait plus été atteint depuis août 2013. Dans l'intervalle, grèves, intempéries, travaux et problèmes de matériel ont perturbé la circulation, avec un taux de ponctualité tombant à 88,6 % en novembre et surtout un nombre record de 727 TER annulés en décembre (contre seulement 54 en janvier). Source : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports

### Ils ont dit

- « *Nous souhaitons avoir la SNCF comme partenaire et opérateur, pas comme décisionnaire* ». Patrick Hatzig, vice-président de la Région Lorraine en charge de la mobilité
- « *Avant, c'était toujours plus, à partir d'aujourd'hui, c'est au moins autant de service public mais à un coût inférieur pour la collectivité locale (...) Les contrats de la SNCF seront en euros constants, augmentés de l'inflation, et c'est tout* », explique Guillaume Pepy en réaction aux critiques des élus lorrains.

Mobilicités.com, 21 janvier 2014, article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

## Divers

### L'Europe ne remettra pas en cause le modèle Deutsche Bahn que veut adopter la SNCF

Deutsche Bahn peut dormir tranquille. La Commission européenne rêvait de remettre en cause son modèle de gouvernance, afin de favoriser la concurrence. Mais le lobbying du géant allemand a été plus fort, ce qui réjouira aussi la France et la SNCF qui rêvent d'adopter le même modèle. Les eurodéputés ont ainsi nettement affaibli les dispositions les plus radicales en terme de gouvernance du quatrième paquet ferroviaire, censé parachever la libéralisation du rail. Certes, les États doivent encore donner leur avis au sein du Conseil, mais il n'y a aucune chance qu'ils reviennent sur la position des parlementaires, compte tenu de l'opposition de Berlin, Paris et Rome au projet de Bruxelles. La France, du coup, a les mains libres pour mener à bien sa réforme ferroviaire qui prévoit de rapprocher la SNCF et RFF au sein d'un « groupe public ferroviaire intégré », placé sous l'égide du premier.

**Info + :** Le Parlement européen s'est également prononcé pour une libéralisation plus douce du rail. Le cap est maintenu pour l'ouverture complète à la concurrence des lignes nationales, notamment celles du TGV, à partir de 2019 et sans restriction. En revanche, les eurodéputés veulent repousser la libéralisation pour le TER de 2019 à 2022, en permettant que les Régions attribuent directement le contrat, sans appel d'offres, sous certaines conditions.

Les Échos (Renaud Honoré), 27 février 2014, article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

### Le bilan des 12 lignes « malades » de la SNCF

La SNCF avait annoncé en 2011 un « plan de renforcement de la qualité de service » sur 12 lignes qualifiées de « sensibles ». L'objectif principal était d'améliorer la régularité. Trois ans plus tard, le résultat est jugé « globalement encourageant » par la SNCF. Sur les 12 lignes, 10 affichent en 2013 une baisse des retards par rapport à 2010. Pour les liaisons nationales hors TGV identifiées par le plan, les scores de régularité ont progressé en moyenne de 1,4 point. Dans le détail, le Paris-Clermont arrive en tête des progrès (+5,7 points de régularité en trois ans), suivi des Paris-Caen-Cherbourg (+4,5 points) et Paris-Orléans-Tours (+3,4 points). Même satisfaction de la SNCF sur les lignes régionales ciblées comme sensibles : leur régularité a progressé de 1,6 point en moyenne. Le Paris-Chartres-Le Mans, avec 93,6 % de trains arrivant avec moins de 5 minutes de retard en 2013, a très nettement redressé ses performances. Le TGV Atlantique entre Paris-Le Mans et Paris-Tours a connu une nette embellie. Mais il partait de loin, avec près d'un train sur 5 à plus de 5 minutes de retard en 2010 et son score reste inférieur de plus de 3 points à la moyenne des lignes TGV en 2013 (90,3 %). Un écart que le SNCF explique par des limitations de vitesse suite à des travaux et des événements externes (accidents de personnes, vents violents...). « Les journées sans incident majeur dépassent régulièrement les 95 % de régularité », assure la compagnie.

Les Échos (Lionel Steinmann) 28 janvier 2014, article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

### 14 parlementaires évoquent l'avenir du POLT avec le ministre

Une délégation de quatorze parlementaires conduite par le député Nicolas Sansu a été reçue par le ministre Frédéric Cuvillier. Cette entrevue a permis de faire avancer plusieurs éléments pour le développement et la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. « Nous avons eu plusieurs avancées notables sur la question des infrastructures avec l'annonce du lancement de travaux par RFF à hauteur de 1 million d'euros, et cela sans compter les financements attendus dans le cadre des plans État-Région, explique Nicolas Sansu. Nous avons également obtenu la mise en place d'un comité de pilotage regroupant l'ensemble des acteurs du POLT afin de pouvoir suivre le travail réalisé à la fois sur la modernisation, les infrastructures et les dessertes ». Des annonces « positives », même si le parlementaire se dit quelque peu « agacé par la frilosité du gouvernement » concernant la question du matériel et de son renouvellement. « Tous les parlementaires présents ont été déçus que l'État ne tranche pas sur ce point qui est pour nous essentiel. Nous avons demandé que le matériel soit compatible avec l'interconnexion au réseau européen à grande vitesse et préfigure le raccordement de la ligne POLT aux futures LGV notamment Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) ». Enfin, Nicolas Sansu note que le ministre a indiqué « que l'exploitation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse était à l'équilibre ».

Le Berry Républicain, 29 janvier 2014, article intégral : [www.leberry.fr](http://www.leberry.fr)

## Ils ont dit

« [Ces statistiques] ne tiennent pas compte des trains supprimés, puisque par définition un train supprimé n'est pas en retard. Par ailleurs, la SNCF ne fait pas la distinction entre les grands et les petits retards. Or, pour un usager qui utilise quotidiennement la ligne Paris-Tours pour se rendre à son travail, dix minutes de retard ou une heure, cela fait une grande différence ! » nuance Jean Sivardière, président de la FNAUT, la principale fédération d'usagers des transports. Les Échos, 28 janvier 2014, article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

## Ils ont dit

Abandonner l'écotaxe équivaldra à « Moins de trains, moins de transports durables, moins de transports en commun en site propre », a plaidé Bernard Cazeneuve, ministre du Budget, mi-janvier devant la mission d'information sur l'écotaxe, à l'Assemblée Nationale. Il a précisé que « L'effet de la suspension impliquera un manque à gagner pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Le temps a un coût, un an c'est 800 millions d'euros en moins ».

Voir la [vidéo de l'intervention du ministre](#)

### Desserte Nantes-Lyon : vers neuf allers-retours quotidiens ?

Un direct Bourges-Nantes en 2 h 59 au lieu de 3 h 34 avec correspondance ou encore Bourges-Lyon en 3 h 02 au lieu de 3 h 52. Ces deux scénarios n'ont rien d'utopiques pour les responsables de l'association pour une liaison ferroviaire performante Rhône-Alpes/Centre-Océan (RACO). À la faveur des résultats d'une étude de faisabilité technique et économique, l'association veut croire au décloisonnement de cet axe qui traverse six régions dont le Centre, stratégiquement placé. Un potentiel de 3 millions de voyageurs, une subvention d'équilibre par voyageur inférieure à la moyenne nationale et un report modal qui contribuerait à la réduction des émissions des gaz à effet de serre, c'est avec tous ces arguments que RACO entend convaincre l'État, la SNCF, RFF et les Régions concernées du bien-fondé de sa volonté d'améliorer la desserte de cette transversale à 80 % électrifiée (reste le tronçon Nevers-Chagny). L'association juge que le moment est particulièrement opportun car « c'est en 2014 que l'élaboration des nouvelles grilles horaires démarre », l'année où l'État renouvelle sa convention avec la SNCF.

**Info** : Les 9 allers-retours proposés par le cabinet se décomposeraient ainsi : 4 Nantes-Lyon, 3 Orléans-Lyon, 2 Nantes-Dijon et Clermont-Ferrand.

Le Berry Républicain (Thomas Migault), 14 janvier 2014, article intégral : [www.leberry.fr](http://www.leberry.fr)

### Rail : qui veut l'ouverture à la concurrence ?

À l'heure de la réforme du système ferroviaire, l'Association Française du Rail (AFRA) plaide pour une mise en concurrence du secteur tirée en avant par des projets pilotes menés par les Régions. L'AFRA, qui réunit des opérateurs européens autres que la SNCF dont Arriva, Deutsche Bahn, Trenitalia, Transdev, mais aussi des Opérateurs Ferroviaires de Proximité comme celui de La Rochelle (OFP Atlantique), estime que pour le fret, les nouveaux entrants ont dynamisé le marché alors que dans le domaine du transport des passagers, le retard en matière d'ouverture pénalise les usagers mais aussi les cheminots et les collectivités. Joachim Fried, de la Deutsche Bahn, rappelle qu'en Allemagne, après vingt ans d'ouverture du marché, le bilan est positif : « Nous transportons plus de gens en mobilisant moins de moyens publics. Au départ, de petits appels d'offres ont été passés puis ils sont devenus conséquents et concernent des villes entières comme Berlin ». Outre-Rhin, les concurrents de la DB ont la main sur un quart du marché des voyageurs et un tiers du fret. En France, ils ne se bousculent pas au portillon. « Au lieu de fermer des lignes fragilisées, mieux vaut s'interroger sur leur possible reprise ». Exemple : il y a dix ans, la ligne bretonne entre Carhaix et Paimpol était en berne. Sa reprise en main, aux côtés de la SNCF et sur demande de la Région, par une filiale de Transdev, lui aurait redonné vie. Près de 130.000 voyageurs par an aujourd'hui empruntent ses quatre TER. La polycompétence y est de mise : les conducteurs de train peuvent y devenir agents à bord.

Localtis.info (Morgan Boëdec), 15 janvier 2014, article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

### Ils ont dit

« On nous explique que cette ligne n'est pas rentable, alors qu'on gagne des voyageurs quand on améliore l'offre », est persuadé Jean-Michel Bodin, président de RACO et vice-président chargé des transports à la Région Centre. « L'infrastructure ferroviaire, ce n'est pas que du transport brut mais un outil de reconquête des territoires et de développement économique ».

### Ils ont dit

« Il faut donner une chance aux opérateurs de se lancer pour faire augmenter les recettes et les réinvestir dans le développement de l'offre. Un cercle vertueux renaîtrait ainsi en France », a conclu Francis Grass, directeur délégué de Veolia Transdev et vice-président de l'AFRA.

### La date

#### 16 juin 2014

C'est la date à laquelle le projet de loi sur la réforme ferroviaire sera en 1<sup>re</sup> lecture l'Assemblée nationale.

### Aéroport de Châteauroux : sévère chute du fret aérien

Voilà des années que l'aéroport de Châteauroux-Centre n'avait pas enregistré une telle baisse de son trafic fret. À 4.790 tonnes seulement en 2013, le recul est de près de 30 % par rapport à l'exercice 2012. Très loin des 8.000 tonnes espérées au début de l'année 2013, cette chute est expliquée en grande partie par l'arrêt, en juillet 2013, des vols servant à ravitailler le contingent militaire français en Afghanistan. Les vols charters continuent également de souffrir de la concurrence des vols passagers longs-courriers qui offrent à la fois des capacités en soute et des fréquences. Fort heureusement, la plateforme berrichonne a pu compter sur le maintien de la seule ligne régulière tout-cargo assurée par Egyptair. Assurée chaque jeudi, cette liaison achemine principalement des canetons à l'export et des marchandises périssables à l'import (haricots verts, fraises, oignons frais, etc). Elle devrait d'ailleurs être dédoublée les samedis à compter du printemps 2014. Ambitionnant de remonter à un trafic compris entre 6.000 et 7.000 tonnes dès cette année, les responsables de l'aéroport continuent de travailler à la mise en place d'une ligne régulière sur l'Asie ou l'Amérique du Sud. Le dossier traîne cependant en longueur. « C'est pourquoi nous militons pour l'ouverture du ciel français, particulièrement pour tout ce qui concerne les vols tout cargo à destination des pays non communautaires », souligne Martin Fraissignes, directeur de la stratégie et du développement de l'aéroport de Châteauroux-Centre.

WK Transport Logistique (Olivier Constant), 7 février 2014, article intégral : [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)

### Bruxelles magnanime avec les aéroports régionaux

Les aéroports régionaux français sont sauvés. Les nouvelles lignes directrices sur les aides publiques en faveur des aéroports et des compagnies aériennes, rendues publiques jeudi 20 février, par le commissaire européen à la Concurrence Joaquin Almunia, sont moins sévères que les projets initiaux de Bruxelles. L'objectif de la Commission était d'adapter ses régimes d'aides aux fortes évolutions de ces dernières années, avec l'essor des compagnies à bas coûts qui, pour la première fois en 2012, ont dépassé en parts de marché les transporteurs aériens classiques. Dans son viseur notamment : les largesses dont a bénéficié la compagnie Ryanair. Au terme de deux consultations, la Commission a décidé qu'à partir du second trimestre 2014, trois catégories de financements seront autorisées : les aides en faveur des investissements dans les infrastructures aéroportuaires ; les aides à l'ouverture de nouvelles lignes, les aides au fonctionnement. Le tout assorti de nouvelles conditions. Dans le premier cas, les États pourront financer jusqu'à 75 % des coûts lorsqu'un aéroport accueille moins d'un million de passagers par an, 50 % entre 1 et 3 millions et 25 % quand le chiffre dépasse les 3 millions. Joaquin Almunia a aussi prévu des rallonges de 20 % pour les sites situés dans les zones isolées. Même pour les régions périphériques de l'UE, où les financements publics pourront dépasser 75 % des investissements.

Localtis.info (Jean-Sébastien Lefebvre), 20 février 2014, article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

### L'aéroport picard, ça rapporte

Près de 5.000 emplois générés, 284 millions de valeur ajoutée. Selon le dernier rapport du Bureau d'Informations et de Prévisions Économiques (BIPE), l'aéroport de Beauvais-Tillé est bien la poule aux œufs d'or. Beauvais et la Picardie en profiteraient largement : 1.236 emplois (dont 917 sur le site même de l'aéroport) et 92 millions de retombées, en rémunérations, impôts, taxes, etc. Toujours selon les observations du BIPE, qui étaient présentées le jeudi 13 février dans un salon de l'aéroport, chaque visiteur transitant par Beauvais aurait dépensé 322 euros en 2012. Problème, cette partie au moins des chiffres relatifs à la consommation des passagers est aléatoire. Elle correspond en réalité à leurs réponses, assez invérifiables, à un questionnaire. « L'information présentée émane de sources considérées comme fiables, mais le BIPE ne garantit ni leur exactitude ni leur exhaustivité », stipule du reste le cabinet de perspectives économiques. Les responsables du syndicat mixte propriétaire de l'aéroport, qui attendaient avec impatience ce deuxième rapport, ne veulent voir que le positif. Et les raisons pour eux d'être satisfaits ne manquent pas. En 2012, année étudiée par le BIPE, la fréquentation a été de 3,86 millions de passagers. Depuis 2011, l'aéroport picard est le huitième aéroport français, surpassant désormais celui de Nantes. Et contrairement à une idée répandue, les sujets du Royaume-Uni ne sont plus les premiers utilisateurs. Place aux Italiens et aux Espagnols. Tandis que 8 % des passagers étaient des Picards.

Courrier picard (Pascal Mureau), 13 février 2014, article intégral : [www.courrier-picard.fr](http://www.courrier-picard.fr)

### Le chiffre

**181.800**

C'est le nombre de passagers enregistrés par l'aéroport Tours Val de Loire en 2013, soit une croissance de 7,38 % par rapport à 2012. Une progression portée par l'ouverture de la ligne Tours-Marrakech et la croissance de fréquentation des lignes Tours-Porto et Tours-Marseille. La Nouvelle République, 11 janvier 2014, article intégral : [www.lanouvellerepublique.fr](http://www.lanouvellerepublique.fr)

### Ils ont dit

« Nous sommes ravis de la décision », s'est félicité le député européen Franck Proust. « La Commission a su nous écouter. Avec ces seuils, 92 % des aéroports régionaux sont à l'abri. Il est très difficile d'avoir des structures rentables en dessous d'un million de passagers, elles sont pourtant cruciales pour l'économie de nos régions ».

### Le chiffre

**+2,3 %**

C'est l'augmentation du trafic des aéroports français en 2013. Une croissance inférieure à celle constatée à l'échelle mondiale (+4 %), mais supérieure à la moyenne européenne (+1 %).

### **Hop! : 18 % de passagers supplémentaires à Clermont-Ferrand**

Poursuivant la tournée de bilan de sa première année et après une escale en Bretagne, la compagnie Hop! fait à Clermont-Ferrand le même constat qu'à Quimper et Lannion: son trafic s'y envole. Avec une augmentation de 22 % de sièges en 2013, la compagnie a transporté 18 % de passagers supplémentaires d'avril à décembre 2013 pour l'aéroport de Clermont-Ferrand - Auvergne, soit une hausse de 6.000 voyageurs. Pour la première année d'exploitation, la ligne de Clermont vers Amsterdam enregistre un remplissage moyen de 60 %. Depuis la plate forme Clermontoise, le transporteur proposera cet été des liaisons directes vers Nice et Amsterdam avec 4 vols par semaine pour les deux destinations. La ligne saisonnière vers Figari sera assurée du 24 mai au 13 septembre tous les samedis. En outre, les passagers ont accès à 23 destinations en France et en Europe 2 fois par jour en semaine (+ 1 vol le dimanche soir) via le hub de Lyon.

DeplacementsPro.com, 4 mars 2014, article intégral : [www.deplacementspros.com](http://www.deplacementspros.com)

### **Toulouse confirme sa place de n°1 des aéroports de province**

Toulouse a terminé dans la fourchette haute de ses prévisions de trafic établies pour l'année 2013. À 58.083 tonnes, son trafic s'est, en effet, inscrit en hausse de 4,5 %. À l'inverse du numéro deux, Marseille-Provence, dont le trafic a chuté de 2,3 % à 51 793 tonnes, l'aéroport de la capitale de Midi-Pyrénées a pu compter sur une nouvelle envolée des vols constructeurs. Représentant, à présent, près de 70 % du trafic de la plateforme, leur progression a été proche de 9 % à 39.089 tonnes. Le fret express s'est également bien comporté à +3,3 % et 16 231 tonnes traitées. C'est la compagnie European Air Transport, agissant pour le compte de DHL, qui a le mieux « performé » dans ce domaine avec une croissance de près d'un tiers de ses tonnages. TNT reste pourtant le premier expressiste de l'aéroport à 5.669 tonnes (+2,1 %). Au niveau des baisses, celle du fret transporté sur les vols mixtes n'a pas pu être enravée. Le recul est de 4,4 %, à 1.530 tonnes seulement. Premier opérateur en la matière, Air France a reculé de 8,4 % à 860 tonnes. En revanche, Lufthansa et Turkish Airlines s'en sont autrement mieux sortis. La compagnie allemande a progressé de 76 % alors que, dans le même temps, son homologue turque est montée en puissance sur Istanbul.

WK Transport Logistique (Olivier Constant), 22 janvier 2014, article intégral : [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)

### **+8 % à l'aéroport de Nantes en 2013**

L'aéroport de Nantes a enregistré en 2013 une croissance de 8,2 % de son trafic, la plus forte hausse de France avec 3,93 millions de passagers. Ce record a été battu malgré une légère baisse du nombre de mouvement d'avions (-1,99 %), ce qui traduit de meilleurs taux de remplissage des appareils. Le trafic France a progressé de 10,5 % et les lignes vers l'Europe ont connu une augmentation de 20,5 % pour les vols réguliers. Le charter recule en revanche de 8,8%, la Tunisie (-21,3 %) étant particulièrement touchée mais moins que l'Égypte qui n'était quasiment plus proposée. Toutes les compagnies aériennes ont profité de cette croissance, Air France gardant sa première place. Mais les compagnies low-cost augmentent leur présence et représentaient en 2013 pas moins de 40 % du trafic, en particulier grâce à Volotea. Trois nouvelles compagnies débarqueront à Nantes en 2014 : la portugaise TAP Portugal reliant Nantes à Lisbonne, la suisse Etihad Regional pour des liaisons Nantes-Genève et SunExpress reliant Nantes à la Turquie. De nouvelles liaisons seront en outre mises en place par easyJet, Transavia, Vueling et Aegean Airlines.

DeplacementsPro.com, 19 janvier 2014, article intégral : [www.deplacementspros.com](http://www.deplacementspros.com)

## Vinci Autoroutes modernise l'A71 entre Theillay et Vierzon

A l'occasion du lancement du chantier d'élargissement de l'autoroute A71 entre Theillay et Vierzon ce lundi 31 mars, Frédéric Rousseau, directeur du patrimoine et de la construction Cofiroute (Vinci Autoroutes) signera une convention de partenariat entre Sologne Nature Environnement et Vinci Autoroutes et présentera, au cours d'une visite sur site, les actions du concessionnaire en faveur de l'environnement.

Construction Cayola, 31 mars 2014, article intégral : [www.constructioncayola.com](http://www.constructioncayola.com)

## A45 Lyon / Saint-Étienne : à qui la concession autoroutière ?

Qui, de Vinci, Bouygues ou Eiffage, remportera la mise ? Le ministère des Transports a lancé la procédure d'attribution de la concession de la future autoroute à péage A45 Lyon / Saint-Étienne. Les trois entreprises retenues en janvier 2014 pour ce projet qui représente un investissement de plus de 1,2 milliard d'euros (estimation 2006) devront présenter leur offre d'ici la fin septembre 2014. Le contrat pourrait être signé à la fin 2014 ou début 2015, selon une source ministérielle, soit quelques mois avant le début des travaux. L'A45 avait été retenue comme projet prioritaire par la commission Mobilité 21 dite « Duron », à réaliser avant 2030. L'autoroute devra en effet « assurer une liaison routière performante et fiable » entre les deux agglomérations et améliorer les échanges Ouest-Est. Elle comportera 4 tunnels et une dizaine de viaducs. Deux barrières de péage sont prévues sur les 48 km. L'A45 aura son origine sur A72, au nord de Saint Etienne, et se terminera à Brignais, au raccordement avec A450.

L'Officiel des Transporteurs, 4 mars 2014, article intégral : [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)

## Un nouvel appel d'offres pour le Grand Contournement ouest de Strasbourg

Le ministre délégué aux Transports, Frédéric Cuvillier, a lancé le 19 février un nouvel appel d'offres pour la construction du « Grand Contournement ouest » (GCO) de Strasbourg. D'une longueur de 24 kilomètres, cette nouvelle rocade autoroutière viendra dans la continuité de l'A35. Selon ses promoteurs, le projet a pour but de délester l'actuelle autoroute, régulièrement engorgée, qui dessert la capitale alsacienne. Né dans les années 1970, et relancé à la fin des années 1990, le projet d'autoroute avait été déclaré d'utilité publique en 2008. Une première procédure de mise en concession n'avait pas pu aboutir en 2012 et s'était soldée par le retrait du groupe de BTP Vinci. Suite à ce nouvel avis d'appel public à la concurrence, la signature du contrat de concession pourrait intervenir en 2015 et la mise en service de l'autoroute en 2020, précise le communiqué du ministre délégué aux Transports. Le projet est toujours critiqué par les écologistes, qui mettent en doute son utilité car, selon eux, le GCO engendrerait une baisse de la circulation sur l'A35 qui ne dépasserait pas 10 %. Ils craignent par ailleurs le coût élevé de sa construction et des conséquences néfastes pour l'environnement.

Localtis.info, 20 février 2014, article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)



## Ils ont dit

- « Si on élaborait un rétroplanning, il serait absurde d'envisager une entrée en vigueur avant la fin de l'année 2014 ». Olivier Faure, député de Seine-et-Marne et membre de la commission des finances, à propos du retour éventuel de l'écotaxe et des délais de mise en œuvre nécessaires pour les entreprises. Interview complète dans L'Officiel des Transporteurs du 21 février 2014 article intégral : [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)
- « Le lancement de l'écotaxe aidera ce projet [NDLR : l'A154], le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, nous l'a fait comprendre, explique Jean-Pierre Gorges, député-maire de Chartres. Mais l'État récupérerait aussi 180 millions d'euros de TVA sur les 900 millions de travaux. Pour nous, la création de l'écotaxe délesterait le réseau secondaire eurélien, et amènerait du trafic sur l'A 154. ». Olivier Marleix, député de Dreux, précise : « La plus grande partie des réserves disponibles pour financer les projets de transports est déjà mobilisée jusqu'en 2020. Il n'y en aura aucun nouveau sans l'apport de l'écotaxe ». L'Écho Républicain, 6 février 2014

