

# NEWS LETTER

## aménagement

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

Parce que l'actualité pratique la grande vitesse, cette compilation prend le temps de s'arrêter sur les moments forts des trois mois qui viennent de s'écouler en matière de transport et d'aménagement afin d'anticiper sur leur impact potentiel en région Centre.

Il y a maintenant un an de cela, la Commission Mobilité 21 rendait son rapport, préconisant une hiérarchisation des grands projets d'infrastructures de transport, et renvoyant ainsi certains d'entre eux à un horizon très lointain. Approuvé par le gouvernement, ce rapport a été respecté à la lettre depuis : seuls les projets prioritaires (ceux dont le chantier est en cours, comme la LGV Tours-Bordeaux) ont continué (heureusement) à avancer. Pour les autres, la saison a été blanche et sèche. Les tergiversations autour de l'écotaxe (désormais appelée « péage de transit ») n'ont évidemment pas aidé, en limitant la visibilité sur les financements disponibles.

Dans ce contexte incertain, cette newsletter évoluera nécessairement au cours des prochains mois. Centrée initialement sur la veille autour des grands projets d'infrastructures, elle s'attardera davantage sur la politique des transports multimodale, mais aussi sur l'actualité des zones d'activités et des implantations en région, pour être en phase avec les actions de développement économique des CCI.

## L'actualité ferroviaire



LGV

### LGV POCL : deux scénarios enrichis par la concertation

Réseau Ferré de France a présenté, le 8 juillet dernier, la synthèse des travaux de la concertation technique portant sur les deux tracés en concurrence pour la future ligne à grande vitesse entre Paris - Orléans - Clermont-Ferrand et Lyon (POCL). Durant un an et demi, des élus, acteurs du tissu économique local, citoyens et autres associations ont planché sur l'évaluation des deux tracés envisagés : Ouest et Médian. Au total, ils étaient près d'une centaine à attendre avec impatience les résultats dévoilés par le gestionnaire du réseau ferré national. Parmi les thèmes abordés lors d'ateliers de concertation technique et citoyenne, trois sujets ont fait l'objet d'une attention particulière : l'accessibilité des villes du centre de la France, l'impact sur la région Centre et la capacité des scénarios à atteindre l'objectif de doublement de la ligne existante Paris - Lyon. Grâce à ce travail collectif, le projet intègre désormais la possibilité de nouvelles liaisons, des données environnementales complémentaires et de nouveaux éléments relatifs à l'attractivité de cette future ligne. Reste maintenant à la concertation politique qui s'engage à trancher entre les deux scénarios.

Construction Cayola (J.B), 10 juillet 2014, article intégral : [www.constructioncayola.com](http://www.constructioncayola.com)

**Info + :** A lire également [Incertitudes autour du projet de ligne TGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand](#)

La République du Centre (Philippe Abline), 7 juillet 2014

## Publications

Retrouvez le [bilan intermédiaire de la concertation](#) et les [éléments synthétiques](#) produits par RFF.

## Il a dit

« La concertation a permis à RFF de reprendre ses méthodologies d'études, d'ouvrir de nouveaux champs d'investigation, au final d'enrichir la vision technique du projet afin qu'il réponde mieux aux besoins exprimés », explique le directeur du projet, Didier Roblès.

### Lignes nouvelles

#### Marseille-Nice : F. Cuvillier accélère les études de tracé de la ligne nouvelle

La réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice est une des rescapés de la commission mobilité 21 qui avait dans son rapport de juin 2013 recalé la plupart des projets de nouvelles lignes TGV (dont la LGV PACA), privilégiant la modernisation des réseaux existants. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'état aux transports, a arrêté le fuseau de passage et décidé d'accélérer les études afin d'obtenir une déclaration d'utilité publique en 2017. Il s'agit de construire des voies nouvelles à chacune des extrémités de la ligne actuelle saturée : à l'ouest, une traversée souterraine de Marseille, comprenant une nouvelle gare souterraine au niveau de l'actuelle gare Saint-Charles, doit être construite, ainsi qu'une quatrième voie entre Marseille et Aubagne ; à l'est, une ligne nouvelle doit être créée, entre la future gare nouvelle Nice-Aéroport, et la ligne ferroviaire Cannes-Grasse (elle devrait proposer une boucle TER desservant l'ouest du département des Alpes-Maritimes). Le tracé de ces voies doit être défini dans le courant de l'année 2016.

Mobilicités (Robert Viennet avec AFP), 12 mai 2014, article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

#### Le CDG Express débute... pour 2023


Après l'abandon en 2011 du partenariat public/privé, c'est à la création d'une société pour lancer les études que RFF, ADP et l'État ont procédé ce mardi 3 juin. Baptisée CDG Express Études, elle est dotée d'un budget de 12 millions d'euros pour monter le dossier technique, établir des prévisions de trafic et définir les tarifs (environ 23€ estimés actuellement). La ligne, longue de 32 km, devrait s'appuyer en grande partie sur des infrastructures existantes. Elle mettra Roissy à 20 mn de la Gare de l'Est au rythme d'un train toutes les 15 mn, de 5 h à minuit. Les travaux devraient débuter en 2017 pour une mise en service en 2023. Le coût : 1,7 milliards d'euros, financés à 20 % sur fonds propres et 80 % par l'emprunt.

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

### Fret

#### Autoroute ferroviaire : le projet est sur les rails

L'autoroute A 10 sera-t-elle débarrassée d'ici quelques années des norias de camions à la queue leu leu qui l'encombrent régulièrement dans la traversée de Tours ? C'est l'espoir que laisse entrevoir le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. En libérant une grosse part du trafic sur la ligne TGV actuelle, la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) Tours Bordeaux va permettre au ministère des Transports de réaliser ce vieux projet qui dort dans les cartons depuis de nombreuses années. Les camions de transports internationaux seront incités à emprunter le rail entre Dourges, à la frontière belge, et Tarnos, aux portes de l'Espagne. Suivant le principe du ferroutage, les remorques seront posées sur des wagons pour effectuer directement le trajet (1.050 km) dans les deux sens. Aujourd'hui, 15 % des camions transitant entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord empruntent déjà le rail via la première autoroute ferroviaire qui relie (depuis 2007) le Luxembourg à Perpignan. A travers le nouvel axe en projet, l'objectif est de capter plus largement un trafic évalué à près d'un million de semi-remorques par an en 2016, date de la mise en service annoncée de la nouvelle ligne de ferroutage. Le 20 mars, l'État a signé un contrat de concession avec la société VIIA Atlantique (une filiale du groupe SNCF) pour l'exploitation de cette nouvelle autoroute ferroviaire. Tout au long du trajet entre la Belgique et l'Espagne, celle-ci empruntera les lignes SNCF déjà existantes. Toutefois, près de 300 M€

**Info**  : Le dossier d'enquête publique est visible sur [www.viia.fr](http://www.viia.fr)

La Nouvelle République (Pascal Denis), 9 mai 2014, article intégral : [www.lanouvellerepublique.fr](http://www.lanouvellerepublique.fr)

### Ils ont dit

« Ces aménagements doivent permettre de dé-saturer le nœud ferroviaire marseillais avec un objectif de doublement des capacités ferroviaires régionales et une fiabilisation de l'exploitation », précise le secrétariat d'État dans un communiqué.

### Le chiffre

26

C'est en milliards le coût estimé pour la ligne Lyon-Turin, chantier pour lequel les travaux préparatoires montent en puissance... en l'absence de garantie sur le financement de l'infrastructure ! La Commission Européenne semble prête à en payer une partie, à condition que la France réponde, avant février 2015, à un appel à projets européen, dans lequel elle devra détailler la manière dont elle compte s'acquitter de sa part de financement. Les Échos, 27 mai 2014, article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

### Ils ont dit

« Sur les 15 premières années d'exploitation, 1,2 million de tonnes de dioxyde de carbone devrait être économisé correspondant à 1,1 million semi-remorques », précise le dossier d'enquête publique.

### Le chiffre

300 millions d'euros

C'est le montant des investissements programmés pour la construction des terminaux de chargement à Dourges et Tarnos, la mise au gabarit de plusieurs ouvrages d'art et l'acquisition de matériel adapté.

### Ils ont dit

« C'est assez loin pour avoir de la place à un prix acceptable, il y a déjà un terminal à conteneurs et c'est très accessible par le rail, la route et le fleuve, explique Christophe Ripert, directeur immobilier de Sogaris. Nous allons tout faire pour que le coût d'acheminement des marchandises soit aussi proche que possible de celui de la route. L'idée est que cette autoroute ferroviaire soit mutualisée entre plusieurs transporteurs, mais cela ne peut marcher que si l'un d'eux apporte un volume significatif assurant une part du remplissage du train ».

### Sogaris lance une autoroute ferroviaire

C'est à proximité immédiate de la gare du Nord, la plus chargée du réseau, que Sogaris va faire construire, sur un terrain SNCF, une plate-forme logistique rail-route révolutionnaire dont la mise en service est prévue à l'horizon 2017. Bâtie sur 2,4 hectares au cœur du nouveau quartier Chapelle International du 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris, cette installation, exploitée par Viia, une filiale de la SNCF spécialiste du transport rail-route, recevra deux trains toutes les vingt-quatre heures dont un de nuit. Formés de wagons spéciaux, ces convois permettront d'acheminer chacun 40 remorques routières ou 80 remorques urbaines. De là, elles seront prises en charge par des tracteurs routiers qui effectueront les livraisons dans Paris et en assureront le retour à la plate-forme d'où elles reprendront le train. L'investissement, qui comprend d'autres équipements, tels que bureaux, « datacenter » ou espace urbain de distribution, avoisine 80 millions d'euros et devrait créer 300 emplois. La Ville de Paris doit en outre y installer des jardins et des équipements sportifs. L'enveloppe comprend aussi les travaux à réaliser au port de Bruyères-sur-Oise d'où la plate-forme de Chapelle International recevra ses trains. A plus long terme, Sogaris a aussi des projets de plates-formes pour desservir l'ouest de Paris et compte en ouvrir une à Bercy à l'horizon 2021-2022 qui serait capable de traiter un train de marchandises. Il acheminerait 400 tonnes par jour contre 1.600 tonnes pour un convoi standard.

Les Échos (Dominique Malecot), 23 juin 2014, article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

## Divers

### Réforme ferroviaire : l'Assemblée clarifie les compétences des Régions

L'Assemblée Nationale a achevé l'examen du projet de réforme ferroviaire. Les députés ont consacré le rôle de chef de file des régions pour « l'aménagement des gares d'intérêt régional » en lien avec leur rôle de chef de file en matière d'intermodalité. En outre, il appartiendra à la Région de définir la politique tarifaire des services d'intérêt régional « en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport ». Les députés ont en revanche refusé de reconnaître aux Régions les prérogatives d'autorités organisatrices de plein exercice. Le texte confie, par ailleurs, aux Régions un rôle de décideur en matière d'investissements, en permettant aux AOT de décider de réaliser des investissements dans les gares relevant de leur ressort territorial.

**Info** + : Le Sénat examinera à son tour le texte du 9 au 11 juillet.

Localtis.info (Philie Marcangelo-Leos), 20 juin 2014, article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

### Trains Intercités : les usagers tirent le signal d'alarme

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) a adressé une lettre le 20 mai à Manuel Valls pour l'alerter sur la situation des Trains d'Équilibre du Territoire (TET) plus connus sous le nom d'Intercités. Après trois années d'exercice, la FNAUT juge le bilan « mitigé ». « L'offre des trains en circulation s'est contractée d'environ 10 %. Pour autant, le déficit d'exploitation du TET a augmenté de 47 % sur la même période, à responsabilité égale de l'opérateur SNCF et du gestionnaire d'infrastructure dont les coûts d'exploitation et de péage ont dérapé ». La FNAUT émet aussi des « interrogations sur le rôle de l'État autorité organisatrice et de l'État stratège ». « En termes d'aménagement du territoire, la situation actuelle va à l'encontre des objectifs voulus par l'État visant à la valorisation du réseau classique, des transports du quotidien mais aussi des axes structurants d'aménagement du territoire », estime-t-elle. La Fédération rappelle ses propositions pour « remettre les TET sur les rails ». Elle se dit de nouveau favorable à « l'expérimentation au plus tôt de l'ouverture à la concurrence des TET sous la forme de délégation de service public » et juge que « le rôle de l'État stratège doit être renforcé ».

Localtis.info (Anne Lenormand), 2 juin 2014, article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

## Les chiffres

### ► 80 %

C'est la proportion des chargeurs encore insatisfaits du transport ferroviaire d'après le Baromètre de perception des chargeurs sur le transport ferroviaire. Ils dénoncent toujours le manque de flexibilité et de fiabilité du rail, encore loin de leurs besoins. Wk-Transport-Logistique, 17 avril 2014, article intégral : [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)

### ► 1.800

Selon des chiffres non confirmés par RFF, ce sont 1.800 km environ de lignes capillaires qui pourraient être progressivement fermées à partir de cette année. Ce chiffre n'est pas si éloigné des 1.500 km de lignes mentionnés par RFF lors de la conférence fret du 19 décembre 2013. Le gestionnaire du réseau avait alors évoqué un état critique de ces lignes avec un risque de fermeture à cinq ans. Les lignes capillaires présentent actuellement une longueur de 4.200 km dont 3.200 km sont circulés. Leur importance est d'autant plus vitale qu'elles drainent 15 % environ des tonnages fret. Wk-Transport-Logistique, 21 mai 2014 article intégral : [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)


## Publication

Lire la [lettre de la FNAUT](#)

### Transport public urbain : un des moins chers d'Europe

Les tarifs dans les transports publics urbains sont sensiblement moins élevés en France que ceux pratiqués dans plusieurs européens. C'est ce qui ressort de l'enquête publiée par l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) et le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART). Sur dix ans, les tarifs ont même baissé de 5 % en euros constants alors que l'offre s'est considérablement étoffée. Les transports publics routiers sont les seuls services publics marchands à avoir enregistré une baisse au cours de la dernière décennie. En effet, sur la même période, les tarifs progressaient de 63 % pour l'enlèvement des ordures ménagères, de plus de 30 % pour la distribution d'eau et les services postaux, et de 22 % pour les repas des cantines scolaires. Cette dégradation des conditions financières d'exploitation oblige les professionnels à imaginer un nouveau business modèle. Lors de la conférence Moving Together organisée par l'UITP, l'UTP et le Gart au Salon européen de la mobilité, le président de l'UTP, Jean-Marc Janaillac, a présenté plusieurs pistes : accroître le nombre d'usagers en augmentant encore l'attractivité des transports publics, persuader les collectivités locales d'augmenter le prix moyen pour suivre l'évolution de l'offre, lutter contre la fraude, mais aussi trouver des ressources externes comme taxer les plus-values immobilières réalisées grâce à la création d'une ligne de transport collectif...

Mobilicités (Florence Guernaec), 23 juin 2014, article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

**Info**  : [Le transport public urbain crée toujours plus d'emplois](#), Mobilicités, 27 mai 2014,

### 9 millions d'euros d'études pour les transports d'île-de-France

Le Conseil Régional d'Île-de-France a voté 9 millions d'euros de subventions pour financer les études techniques de plusieurs projets de transports en commun. Il s'agit de 1,5 million pour de futures lignes de bus en site propre, 3,9 millions pour le prolongement du tramway T1, 2 millions pour le téléphérique Créteil - Villeneuve-Saint-Georges et 1,6 million pour les trains de banlieue J, N et U. La Région a aussi voté 4,2 millions d'euros de crédits pour sécuriser les itinéraires cyclables.

Les Échos (Dominique Malecot), 15 avril 2014, article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

### Le chiffre

#### 1,15 euros

C'est le prix moyen d'un ticket de transport public urbain en France, selon l'enquête tarification publiée par l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) et le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART). Ce tarif est sensiblement inférieur à ceux pratiqués en Europe. En effet, le même titre de transport coûte 1,45 euro de plus à Berlin, 1,76 euro de plus à Genève, et 4,65 euros de plus à Londres. Même constat pour l'abonnement mensuel, qui coûte 29,08 euros, en moyenne, en France contre 58,33 euros à Genève, 78 euros à Berlin et 148,80 à Londres. Sur dix ans, le prix de l'abonnement annuel a même reculé de 6,2 % en euros constants, selon l'enquête de l'UTP et du GART.





### Les Régions prennent la main sur les routes

Le projet de loi de clarification des compétences, 2<sup>nd</sup> volet de la réforme territoriale, qui doit être présenté le 18 juin en Conseil des ministres, acte le transfert des routes départementales au profit des Régions. Selon l'exposé des motifs, quelque 381.500 kilomètres de voirie vont ainsi passer sous la coupe des conseils régionaux. Dans sa tribune du 3 juin dernier, François Hollande indiquait en effet que « les régions seront la seule collectivité compétente pour intervenir en matière de transports, des trains régionaux aux bus en passant par les routes ». Dès lors que celles-ci récupéreront la partie transports interurbains de voyageurs et transports scolaires au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la logique de complémentarité saute aux yeux. « La Région disposera ainsi de tous les leviers pour mener une politique coordonnée en matière de déplacements régionaux », peut-on lire dans l'exposé des motifs de la loi dont l'objectif, est ainsi de « donner un rôle structurant à la région en matière d'aménagement du territoire ». Pour l'exercice de cette compétence, le transfert des routes s'accompagne du transfert des moyens. « La possibilité pour la région de percevoir des recettes tirées du produit du droit de péage des bacs et passages d'eau sur les routes et chemins à la charge de la région » est mentionnée dans le texte de loi. Une période transitoire est prévue pour organiser le transfert en pleine propriété aux Régions des routes classées dans le domaine public routier départemental. Ce transfert interviendra au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Acteurs Publics (Xavier Sidaner), 6 juin 2014, article intégral : [www.acteurspublics.com](http://www.acteurspublics.com)



### Un « péage de transit poids lourds » remplacera l'écotaxe

Un nouveau système, baptisé « péage de transit poids lourds », remplacera l'écotaxe à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, après trois mois de marche à blanc. Le dispositif doit être présenté le 23 juin dans le cadre du projet de loi de finances en vue d'un vote au Parlement cet été. La réduction du réseau taxable est à l'ordre du jour puisqu'il passe de 15.000 km à 4.000 km. Ce péage, qui s'appliquera aux véhicules de +3,5 tonnes, concernera les « itinéraires de grand transit, qui supportent un trafic supérieur à 2.500 poids lourds par jour », a indiqué une source proche de Matignon. La carte correspond ainsi aux « axes de grand transit » traversant la France sans péage et aux segments routiers parallèles aux autoroutes à péage. Cette réduction de périmètre aura une influence significative sur les recettes. Le péage de transit devrait rapporter environ 500 millions d'euros par an, soit deux fois moins que ce qui était prévu dans le cadre du dispositif précédent. Les poids lourds devront être équipés d'un boîtier GPS calculant le parcours, la tarification se fera avec un taux moyen de 13 centimes d'euro par kilomètre, modulable selon la distance parcourue, le niveau de pollution et le nombre d'essieux. Les véhicules et matériels agricoles, ceux dédiés à la collecte du lait, les véhicules forains et de cirque seront exonérés.

Wk-Transport-Logistique (Anne Kerriou), 23 juin 2014, article intégral : [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)

Info + : [Écotaxe : ce que cache la réforme](#), Wk-Transport-Logistique, 27 juin 2014

### Ils ont dit

« Ce qui est important, c'est que nous ayons bien conscience que les finances publiques à elles seules ne suffisent pas » pour « remettre à niveau et moderniser les infrastructures [routières] », a déclaré Frédéric Cuvillier. « Nous avons un réseau qui est extrêmement dégradé, qui est source de près de 30 % des accidents », a-t-il ajouté, réaffirmant son soutien à l'écotaxe. Les Échos, 13 mai 2014

### Ils ont dit

- ▶ « Pour la mise en œuvre du péage de transit, il sera fait appel à la société Ecomouv' dont l'infrastructure technique et opérationnelle existe déjà, et qui fera l'objet d'avenants » au contrat, a précisé le Premier ministre, Manuel Valls, dans un discours prononcé le 22 juin lors d'un déplacement politique à Trèbes (Aude).
- ▶ Les élus du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) « prennent acte de la création du 'péage de transit' » mais « regrettent que le gouvernement n'ait pas complètement retenu les propositions des députés et des sénateurs qui avaient suggéré la mise en œuvre d'une éco-redevance d'application plus large qui aurait permis un manque à gagner moins élevé que celui qui sera généré par le péage de transit ».
- ▶ Bruno Cavagné, président de la FNTP dans un communiqué : « L'AFITF étant déjà incapable d'engager de nouveaux programmes, le nouveau dispositif marque un coup d'arrêt pour le financement de plusieurs dizaines de projets et ce, à l'opposé de l'ambition affichée d'engager la France dans la transition énergétique ».



## Un démarrage 2014 en douceur

Un peu plus de 8.500 m<sup>2</sup> d'entrepôts ont vu le démarrage de leurs constructions en ce premier trimestre 2014. Près de 40 % des nouvelles surfaces sont concentrées dans le Loiret essentiellement autour des pôles d'Orléans, de Montargis ainsi qu'à la Ferté-Saint-Aubin. Après avoir terminé l'année 2013 en force, l'Eure-et-Loir occupe la deuxième place régionale notamment grâce à la mise en chantier de plus de 1.200 m<sup>2</sup> dans la commune de Cloyes-sur-le-Loir. L'Indre-et-Loire complète le podium régional avec de nouvelles surfaces de stockages concentrées le long des axes autoroutiers A10, A28 et A85.

Données : Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, base de données Sit@del2. Analyse : CCI Centre.  
Avertissement : Le passage de la SHON à la surface de plancher pour les permis de construire déposés ou modifiés depuis le 1<sup>er</sup> mars 2012 introduit une rupture dans les séries de surface de construction publiées. Ces ruptures commencent à apparaître avec les résultats de juin 2012. Les observations récentes ne doivent pas être comparées à celles de périodes antérieures à cette évolution réglementaire.

## Mise en chantier d'entrepôts Janvier - Mars 2014

Loiret	3.342
Eure-et-Loir	2.615
Indre-et-Loire	1.142
Loir-et-Cher	999
Indre	255
Cher	193

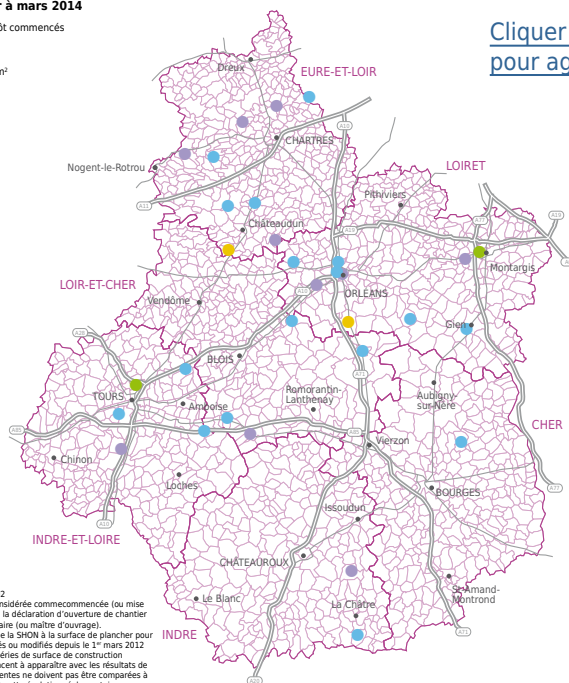
**Centre 8.546 m<sup>2</sup>**

## 8.546 m<sup>2</sup> de nouveaux entrepôts mis en chantier au premier trimestre 2014

### Mises en chantier d'entrepôts dans les communes de la région Centre : période de janvier à mars 2014

Nombre de m<sup>2</sup> d'entrepôt commencés

- Plus de 10 000 m<sup>2</sup>
- 1 000 m<sup>2</sup> à 9 999 m<sup>2</sup>
- 500 à 999 m<sup>2</sup>
- 100 à 499 m<sup>2</sup>
- Moins de 100 m<sup>2</sup>



[Cliquer ici pour agrandir](#)

**Cartographie :** CCI Centre  
**Données :** SOeS, base Sit@del2  
**Nota :** Une construction est considérée commencée (ou mise en chantier) après réception de la déclaration d'ouverture de chantier (DOC) envoyée par le pétitionnaire (ou maître d'ouvrage).  
**Avertissement :** Le passage de la SHON à la surface de plancher pour les permis de construire déposés ou modifiés depuis le 1<sup>er</sup> mars 2012 introduit une rupture dans les séries de surface de construction publiées. Ces ruptures commencent à apparaître avec les résultats de juin 2012. Les observations récentes ne doivent pas être comparées à celles de périodes antérieures à cette évolution réglementaire.

## Les Transports Le Berre sous le signe de la sauvegarde

Les Transports Le Berre se sont placés le 20 mai en procédure de sauvegarde auprès du tribunal de commerce de Tours. Cette société dirigée par Yann Le Berre est présente dans le lot complet, la marchandise diverse, le « frigo », la messagerie express, le déménagement et le transport léger, avec une forte spécialisation sur l'aéronautique, la pièce automobile et l'industrie pharmaceutique. Implantés à Joué-les-Tours (Indre-et-Loire), les Transports Le Berre emploient 151 salariés. Ils exploitent un portefeuille de 150 cartes grises ainsi qu'un entrepôt de 10.000 m<sup>2</sup> sécurisés et trois agences commerciales. Au 30 septembre 2013, l'entreprise créée en 1996 a réalisé un chiffre d'affaires de 10,8 M€ (9,9 M€ en 2012), un excédent brut d'exploitation de 31,6 k€ (96,1 k€) et un résultat net négatif de -600 k€ (41 k€ en 2012). Selon des proches, elle aurait été fragilisée par le rachat en 2009 des Transports Gelez (2 M€ de CA), société placée en redressement judiciaire le 1<sup>er</sup> décembre 2009 et, depuis lors, mise en liquidation.

L'Officiel des Transporteurs (Slimane Boukezzoula), 24 juin 2014, article intégral : [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)