

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.

Au programme de ce dernier numéro de l'année 2013, les premiers écarts entre préconisations de la Commission Mobilité 21 et annonces gouvernementales (accélération des études sur la LGV Montpellier-Perpignan, relance de l'A831...), le palmarès national des retards des TGV, le retour de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes, du contournement routier de Strasbourg et de la future A154 dans l'actualité et bien sur les attermolements gouvernementaux autour de l'écotaxe poids-lourds.

Enfin, c'est de saison... l'équipe de la Newsletter vous souhaite une année 2014 riche en projets d'aménagement et en informations à partager !

L'actualité ferroviaire

Grande vitesse

TGV sud-ouest : feu vert du gouvernement pour l'extension au sud de Bordeaux

Le « Grand projet ferroviaire du Sud Ouest » devrait se poursuivre, toutefois réduit et en plusieurs phases. La première permettrait de relier Bordeaux à Toulouse à l'horizon 2024 puis Bordeaux à Dax en 2027. Ces deux tracés définitifs retenus feront l'objet d'une enquête publique dès le début de l'année prochaine. La liaison entre Dax et la frontière espagnole se fera dans une seconde phase avec une mise en service en 2032 après des études complémentaires. Dans les faits, cette annonce a aussi pour effet de débloquent le problème du financement du tronçon de Tours vers Bordeaux en pleine construction. Ce chantier, le plus gros d'Europe, est financé par les 58 collectivités territoriales à hauteur de 1,3 milliard d'euros. Le précédent gouvernement avait impliqué l'ensemble des collectivités avec la promesse que le chantier allait arriver jusqu'à elles progressivement. Au fil du temps, certaines ont annoncé leur intention de ne pas apporter leur part. Le gouvernement espère que celles concernées par la poursuite de la ligne au sud de Bordeaux (Conseils Généraux des Landes, du Lot, du Tarn, de l'Aveyron etc.) changeront d'avis. Reste à résoudre l'équation financière des projets (5,9 milliards d'euros pour Bordeaux - Toulouse et 3,2 milliards d'euros pour celle vers Dax), sachant que le ministre a annoncé sa décision de renoncer à un partenariat public privé. Quant à l'Europe qui promet 26 milliards d'euros pour financer les interconnexions entre pays européens, il est difficile d'envisager qu'elle débloquent 1 milliard d'euros avant que la ligne ne soit effectivement poursuivi de Dax vers Hendaye au Pays Basque.

Les Échos (Laurent Marcaillou), 23 octobre 2013, article intégral : www.lesechos.fr

Info + : [Ces collectivités qui refusent de payer la LGV Tours-Bordeaux](#),

La Gazette.fr, 25 octobre 2013

Ils ont dit

- « Le gouvernement ne pouvait pas supprimer un projet de liaison internationale », se félicite Alain Rousset le président de la Région Aquitaine.
- « La 4^e ville de France confortera son attractivité et s'élèvera au rang des grandes métropoles européennes », explique Pierre Cohen, maire et président de la communauté urbaine de Toulouse.

La date

Juin 2014

C'est à cette date que trois enquêtes d'utilité publique seront lancées au sujet de la LGV Bordeaux-Toulouse. Elles s'étaleront sur 4 à 8 semaines, et concerneront 113 communes dont 5 à la sortie de Toulouse. Selon RFF, les communes de Saint-Jory et Castelnaud-Estrètefonds bénéficieront même de 2 enquêtes spéciales pour l'aménagement des voies existantes à la sortie de Toulouse, et pour la voie nouvelle. Une fois rendues les conclusions, les déclarations d'utilité publiques pour la sortie de Toulouse et celle de Bordeaux devraient être signées dans les douze mois, « soit d'ici la fin de l'été 2015 », précise la Dépêche du Midi. Article intégral : www.francebtp.com

TGV : le palmarès des retards

Paris-Poitiers, Paris-Brest, Paris-Saint-Malo : voilà trois lignes TGV qui roulent à merveille, ou presque. Avec un taux de retard inférieur à 5 % constaté entre juillet 2012 et juin 2013, ces trajets figurent au podium du palmarès de la ponctualité publié par le magazine « 60 millions de consommateurs ». À l'autre bout du rail, 3 lignes n'ont cessé de connaître des perturbations en un an : Marseille-Lille (26 % de trains en retard), Lille-Marseille (25 %) et Lyon-Marseille (24 %). Les retards y sont 5 fois plus fréquents que sur les meilleures lignes. Ce classement inédit porte sur les 98 principales liaisons à grande vitesse. Il s'appuie sur les statistiques du site [Qualité transports](#), service rattaché au ministère des transports. Cette enquête a aussi permis de relever ce qui pourrait être un détail statistique mais qui n'en est pas un : certains trains, arrivés objectivement en retard ne sont pas comptabilisés comme tels. Sont enregistrés comme retardataires les trains avec plus de 5 minutes de retard pour les trajets de moins de 1 h 30 ; plus de 10 minutes de retard pour les trajets d'une durée de 1 h 30 à 3 heures ; et plus de 15 minutes au-delà de 3 heures de trajet. Les plus « petits » retards étant ainsi éliminés des statistiques, les chiffres publiés sont un peu au-dessous de la réalité. Néanmoins, ils montrent déjà de réels problèmes.

Info  : Pour consulter l'intégralité du palmarès, rendez-vous sur la page [Votre ligne TGV est-elle ponctuelle ?](#) où un outil interactif permet d'afficher les résultats détaillés des différentes lignes.

60 millions de consommateurs (F. Pommier), 23 octobre 2013, article intégral : www.60millions-mag.com

LGV Limoges-Poitiers : un cabinet missionné pour boucler le financement

Les trois principales collectivités qui souhaitent voir aboutir le projet de LGV Limoges-Poitiers (le Conseil Régional du Limousin, le Conseil Général de la Haute-Vienne, la Ville et l'agglomération de Limoges) ont décidé de faire appel à un cabinet spécialisé qui aura la charge de travailler sur « le financement et le mode de réalisation de la ligne ». Il lui sera confié une mission d'ingénierie financière dans l'objectif, est-il prévu, « d'aboutir à des conclusions avant fin 2014 ». Dans les prochains jours, des délibérations vont être présentées devant les collectivités concernées pour acter le principe d'appel à ce cabinet. Cette décision fait suite à la lettre envoyée par le Président de la République aux élus de ces collectivités pour leur faire part de sa position sur la ligne grande vitesse. Cette [lettre](#), rendue publique par le Populaire du Centre, indiquait très clairement la feuille de route voulue par François Hollande : « La faisabilité de la ligne LGV Limoges-Poitiers repose sur la possibilité, pour les différentes parties prenantes, de dégager les moyens de financement nécessaires » et de réussir à boucler le financement « préalablement au lancement du projet », soit fin 2014-début 2015.

Le Populaire du Centre, 16 octobre 2013, article intégral : www.lepopulaire.fr

Fret

RFF divise par deux l'effort sur les lignes capillaires fret en 2013

À l'heure où les Opérateurs de Fret de Proximité s'apprêtent à mettre en réseau leurs opérations, la division par deux des crédits alloués à la modernisation des lignes capillaires constitue assurément un mauvais signal donné au report modal. Pourtant, ces 8 millions d'euros programmés en 2013 ne représentent finalement qu'une goutte d'eau comparés aux 2,5 milliards d'euros consacrés à la remise à niveau du réseau ferroviaire. Comme l'explique Jean-Pierre Orus, chef du service développement de l'offre de RFF, « L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France a réduit fortement ses autorisations d'engagements fin 2012, celle-ci finançant à parité avec nous le programme de pérennisation à dix ans des lignes secondaires à vocation fret ». Sans doute est-ce là l'une des premières conséquences du report de la mise en place de l'écotaxe poids lourds. Celle-ci devait, en effet, financer, pour partie, la modernisation du réseau ferroviaire dont les lignes capillaires fret. Les mêmes incertitudes prévalent quant au montant alloué pour 2014. Il n'a pas été déterminé à ce stade. Il devrait être, cependant, dépendant des arbitrages pris dans le cadre du Grand Plan de Modernisation du Réseau. Mais pas seulement puisque RFF a besoin de visibilité quant aux projets de développement des OFP. Une nécessaire hiérarchisation des besoins de modernisation des lignes devra donc être conduite.

Wk-Transport-Logistique (O. Constant), 18 novembre 2013, article intégral : www.wk-transport-logistique.fr

Ils ont dit

« Je vous annonce que j'ai décidé d'accélérer la poursuite des études sur la liaison Montpellier-Perpignan » a déclaré Frédéric Cuvillier le 15 décembre 2013, à l'occasion de l'inauguration de la liaison directe à grande vitesse France-Espagne, qui met Paris à 6 h 25 de Barcelone. Annonce étonnante pour un projet (estimé à 6,3 milliards d'euros) que la commission Mobilité 21 a renvoyé à l'après 2030. [Mobilicités.com](#), 16 décembre 2013, article intégral : www.mobilicités.com

Le chiffre

104,4

C'est en millions d'euros le montant de l'aide financière qui sera accordée par la Commission Européenne pour la réalisation du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier. C'est l'une des plus importantes accordées en raison du « caractère prioritaire » du corridor européen dans lequel s'inscrit cette infrastructure.

Ils ont dit

« La partie [du volet mobilité du CPER 2014-2020] qui sera mise sur la LGV Limoges-Poitiers, servira à financer les études techniques. Après, il faudra bien entendu trouver d'autres financements mais le processus est enclenché », a déclaré Jean-Paul Denanot, président de la Région Limousin, le 6 novembre dernier. Article intégral : www.francebtp.com

Le chiffre

60 %

C'est le taux d'occupation des rames du TGV low-cost de la SNCF (Ouigo) lancé en avril dernier. Un 1^{er} bilan mitigé d'autant plus qu'une majorité des utilisateurs sont des clients habituels du TGV, alors que l'un des objectifs de la SNCF est de capter une nouvelle clientèle avec cette offre. Les Échos, 21 décembre 2013, article intégral : www.lesechos.fr

Le chiffre

300

C'est le nombre de km de lignes à voie unique qui ont été modernisés grâce aux 16 millions d'euros annuels qui leur ont été consacrés au cours des exercices 2010, 2011 et 2012.

Les Opérateurs de Fret de Proximité envisagent un travail en réseau

La troisième édition de la Journée des OFP a clairement été un succès. En effet, 234 participants ont assisté aux présentations et autres tables rondes organisées. Ils devraient être encore plus nombreux à l'avenir tant les projets de développement de nouveaux OFP sont légion. Aux six opérateurs existants devraient, en effet, se joindre d'autres acteurs dont le démarrage des activités est imminent. Premier en lice, Régiorail Lorraine débute ses activités le 14 décembre 2013. Il devrait être suivi, début 2014, par Fer Alliance en Bourgogne, puis par Agénia dans le Sud-Ouest. Ferrivia suivra peu après. Enfin, RégioRail Champagne-Ardenne devrait être prêt d'ici quelques mois. A la fin du premier trimestre 2014, ce sont onze OFP qui devraient être opérationnels. C'est encore loin des vingt opérateurs qui avaient été évoqués dans une étude du PREDIT datant de 2010. D'autres projets devront donc éclore pour faire le compte et apporter, ainsi, aux entreprises ferroviaires nationales 6 à 10 % de tonnage supplémentaire. L'existence de deux d'entre eux a été révélée au cours de la Journée OFP. Le premier concerne le port de Bayonne et le second son homologue de Paris. Sans faire les gros titres de la presse, l'écosystème OFP prouve chaque jour davantage sa viabilité. Depuis la remorque d'un premier train de fret par TPCF Fret en juillet 2010, aucun OFP n'a disparu de la scène ferroviaire. Désormais et après la consolidation de leurs activités en 2013, ces opérateurs sont prêts à se développer.

Wk-Transport-Logistique (O. Constant), 13 novembre 2013, article intégral : www.wk-transport-logistique.fr

Fret ferroviaire : l'État ne versera pas à RFF la compensation sur les péages pour 2013

RFF ne percevra pas en 2013 les quelque 135 millions d'euros de compensation que l'État aurait dû lui verser au titre des péages fret, conformément aux mesures annoncées lors de l'Engagement national pour le fret ferroviaire. RFF a été informé de cette décision fin octobre, avant même l'annonce de la suspension de l'écotaxe, qui viendra assécher encore un peu plus les finances publiques. Ce système de compensation pour les péages fret a été mis en place en 2010. Pour se conformer à une injonction européenne exigeant que les péages ferroviaires couvrent au minimum le coût directement imputable à la circulation d'un train, RFF avait alors dû augmenter fortement les redevances unitaires. Une hausse difficile à supporter pour les entreprises de fret ferroviaire et leurs clients. L'État s'était donc engagé à apporter une compensation sur la période 2010-2015. Dans l'immédiat, il n'est pas question pour RFF de répercuter le manque à gagner sur ses clients. L'enveloppe de 135 millions d'euros peut certes sembler modeste au regard des 4,8 milliards d'investissements programmés. Mais le gestionnaire d'infrastructure ne peut se permettre d'alourdir encore un peu plus sa dette. La non-compensation devrait donc induire quelques restrictions.

Wk-Transport-Logistique (A. Kerriou), 6 novembre 2013, article intégral : www.wk-transport-logistique.fr

Info : sur le même sujet, [lire le billet de Lionel Steinmann](#) (Les Échos, 12 novembre 2013)

Le gendarme du rail demande à RFF d'accorder ses sillons

Exaspérées par les conditions de réservation des « sillons fermes », ces créneaux de circulation qu'elles doivent acheter à Réseau Ferré de France pour faire rouler leurs trains, quatre entreprises privées de fret - Euro Cargo Rail, VFLI, Europorte et T3M - avaient saisi le gendarme du rail. Dans une décision du 22 octobre 2013, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires demande à RFF d'améliorer les conditions d'attribution des sillons aux transporteurs. Cette amélioration passe par « la clarté de l'information fournie sur les travaux » que RFF réalise sur les voies et qui perturbent la circulation des trains. Le gestionnaire des infrastructures devra publier une cartographie des travaux « régulièrement actualisée ». « RFF devra motiver précisément le refus d'attribution du sillon », indique l'ARAF dans sa décision, ce qui permettra au transporteur de demander un sillon plus ajusté. A partir de décembre 2013, RFF (qui devient SNCF Réseau et est rattaché à la SNCF dans le projet de loi de réforme ferroviaire) devra proposer un sillon alternatif en cas de suppression d'un sillon initialement attribué et appelé « sillon ferme ». Faute de quoi, RFF devra payer une pénalité au transporteur « dont les modalités seront fixées par l'Autorité après concertation avec les parties prenantes ». Les modalités de remboursement relatives à la suppression d'un sillon ont également été revues.

Info : Lire l'intégralité de ces décisions sur le site de l'ARAF

Mobilicités (Nathalie Arensonas), 23 octobre 2013, article intégral : www.mobilicites.com

Ils ont dit

« L'intégration sous un seul et même commandement des trois composantes de gestionnaire d'infrastructure que sont encore Réseau Ferré de France, Direction de la Circulation Ferroviaire et SNCF Infra devrait amener à une meilleure efficacité, gage d'amélioration à venir », souligne André Thinières, Délégué Général d'Objectif OFP.

Ils ont dit

L'entorse annoncée pour 2013 « pose la question de la valeur des engagements de l'État et suscite également des inquiétudes sur une éventuelle poursuite du système après 2015, alors que toutes les entreprises ferroviaires de fret en ont besoin », souligne Thierry Marty de l'UNSA-Ferroviaire.

Nominations

► A 65 ans, Alain Le Vern (président de la région Haute-Normandie depuis 1998, et sénateur), qui avait démissionné de l'ensemble de ses mandats en septembre 2013, va rejoindre la SNCF où il prend le poste de directeur général Régions et Intercités à partir de décembre. Il remplace Claude Solard.
Mobilicités, 21 octobre 2013

► Emmanuel Laurent est le nouveau Directeur régional de RFF Centre-Limousin. Il succède à Stéphane Leprince, qui devient Directeur régional de RFF Bretagne-Pays de la Loire. Le communiqué de RFF précise qu'« ils ont tous deux pour mission de mettre en œuvre le rapprochement des équipes territoriales de RFF, SNCF Infra et DCF qui constitueront à terme le futur gestionnaire d'infrastructure unifié ».

Divers

Chartres se rapproche de la ville de Tours et de ses universités

Les travaux de régénération de la ligne SNCF Chartres-Voves-Tours et Chartres-Voves-Orléans ont débuté au mois de juillet 2013. Au total, 75 millions d'euros sont investis sur cette ligne qui sera remise en service pour les voyageurs au mois de décembre 2015. 95 % de cette somme sont financés par la région Centre, le reste par l'État. Avec ce budget, 36 kilomètres de voies vont être remplacés et quatorze passages à niveau dangereux, sur 23 au total, seront supprimés, en comptant celui de la rocade sud de Chartres. Les traverses et le ballast, en mauvais état, ont également vocation à être réhabilités. Une fois la ligne ouverte, à l'horizon 2015, trois allers-retours seront programmés quotidiennement. « Cela nous permet de retricotter le territoire et rattachant Chartres à Tours par le train », précise Jean-Michel Bodin, vice-président du Conseil régional Chartres en charge des transports. La future ligne Chartres-Tours, via Châteaudun et donc, Voves, proposera un trajet « particulièrement intéressant pour les étudiants qui poursuivent leur cursus à Tours ». Le temps de trajet n'a pour l'instant pas encore été établi avec précision. L'activité de fret, pour l'instant limitée sur cette ligne, est également appelée à se développer.

L'Écho Républicain, 17 décembre 2013, article intégral : www.lechorepublicain.fr

Intercités : la FNAUT demande l'ouverture à la concurrence

Le ministère des Transports a réuni le troisième comité de suivi des trains Intercités. La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) a profité de cette occasion pour demander via un communiqué « un moratoire sur toutes les suppressions envisagées, un avenant à la convention pour préparer au plus tôt l'ouverture à la concurrence sous forme de délégation de service public et la révision par l'État des modalités de financement ». Si la FNAUT reconnaît que la SNCF a réalisé « certains efforts commerciaux », elle pointe du doigt le nombre de trains en circulation qui ne cesse de se réduire : suppressions sur Paris - Saint-Quentin, du train de nuit Hendaye - Genève, limitation du Céveno. Elle assure que « les suppressions ne sont pas toutes justifiées par les travaux de modernisation des infrastructures ». Elle estime donc que l'esprit de la convention État - SNCF 2011-2013 signée en 2011 n'a pas été respecté. La FNAUT demande un moratoire sur toutes les suppressions envisagées de dessertes Intercités. Elle souhaite également que l'État repense la répartition des financements de la subvention d'équilibre. Elle précise que selon elle « la taxe d'aménagement du territoire versée par les sociétés autoroutières doit être augmentée (et non abaissée de 35 M € à 16 M €) et la contribution de la SNCF allégée, car l'extension des autoroutes sans modernisation simultanée du réseau ferré est l'une des causes de la fragilisation des Intercités ». Elle réclame également que l'ouverture des dessertes à la concurrence sous forme de délégation de service public soit expérimentée en 2016.

DéplacementsPro.com, 3 décembre 2013, article intégral : www.deplacementspros.com

Concurrence dans les TER : la Deutsche Bahn prend date

Arriva, la filiale de la Deutsche Bahn dédiée aux transports de proximité, forte de 55.000 salariés, est déjà présente dans 15 pays européens (Royaume-Uni, Allemagne, Suède...). Elle propose un scénario où 4 projets pilotes, lancés dès le début 2015, permettraient de roder une mise en concurrence par appel d'offres... et lui offrirait par là même la possibilité de s'implanter en France dès la fin 2016. Mais l'ouverture du marché des TER n'est pas prévue avant 2019. L'une des « préconditions » mentionnées par Arriva est donc que les pouvoirs publics changent la loi pour anticiper l'échéance. Or le gouvernement actuel a clairement repoussé cette hypothèse. Le scénario d'Arriva n'a donc quasiment aucune chance de se réaliser. D'autant que les régions ne sont pas forcément demandeuses, malgré leurs récriminations régulières contre la SNCF : l'Association des régions de France indique que la concurrence ne peut se concevoir sans mise en place préalable d'un cadre social harmonisé, et que celui-ci, prévu par la future réforme ferroviaire, ne sera sans doute pas finalisé avant plusieurs années. Avec son initiative, la DB escompte avant tout faire mûrir les esprits, et acclimater peu à peu les élus régionaux à l'idée qu'ils pourraient un jour confier leurs TER à d'autres que la SNCF.

Les Échos (Lionel Steinmann), 30 octobre 2013, article intégral : www.lesechos.fr

Ils ont dit

- « L'ouverture du marché (...) ne rencontre pas réellement d'opposition. Elle prévoit un « openmarket » et des appels d'offres quand il y a obligation de service public. La mise en application sera repoussée à 2022. Le temps que ce règlement soit promulgué, il sera sans doute possible de commencer dès 2017. De même, les Autorités Organisatrices des Transports, les Régions pour les TER, auront la capacité de terminer les contrats engagés avant 2022 en 2029. » Dominique Riquet, député européen, le 16 décembre dans L'Usine Nouvelle à propos du 4^e paquet ferroviaire, article intégral : www.usinenouvelle.com
- « Les usagers, qui financent 80 % des coûts de fonctionnement des Intercités, ne peuvent plus accepter la dérive de ces coûts (la contribution publique est passée de 200 millions d'euros en 2010 à plus de 300 millions d'euros en 2013) et assister à la destruction progressive des services, particulièrement sur les lignes transversales et les trains de nuit », extrait du communiqué de la FNAUT.

Le chiffre

34

C'est le nombre de rames Coradia Liner qui ont été commandées à Alstom après signature de la convention de financement le 4 décembre 2013 entre la SNCF, le ministère des Transports et l'AFITF. Elles vont remplacer les vieux Corail pour les Trains d'Équilibre du Territoire et doivent équiper les cinq lignes les plus malades du réseau : trois interrégionales (Bordeaux-Nantes, Nantes-Lyon, Bourges-Montluçon), et deux radiales (Paris-Amiens-Boulogne et Paris-Troyes-Belfort).

Mobilicités.com, 5 décembre 2013, article intégral : www.mobilicites.com

Ils ont dit

- « Nous voulons donner plus de cohérence au réseau TET, réfléchir à de nouvelles lignes pour l'adapter à la demande et mieux l'articuler avec les réseaux TER. (...) Ce qui est important pour nous, c'est la qualité de desserte et le service rendu aux populations » a déclaré Frédéric Cuvillier, ajoutant que l'État qui est depuis 2011 autorité organisatrice des TET (et ce jusqu'en 2014) réfléchissait avec la SNCF à l'évolution du système des TET. Mobilicités.com, 5 décembre 2013

Et pourquoi pas un CDG Express « version light » pour desservir l'aéroport de Roissy ?

La solution pour décoincer l'imbroglie technico-financier du CDG Express, ce projet de desserte dédiée et directe en quinze minutes entre Paris et son aéroport international, serait un simple jeu de saute-mouton, défend l'Association des Usagers des Transports d'Île-de-France. Son vice-président, Yves Boutry, présentait le 16 décembre devant la presse une contre-proposition « 5 à 6 fois moins cher » que CDG Express estimé par les experts à près de 2 milliards d'euros. Plutôt que de faire circuler des trains entre Paris Gare de l'Est et Roissy-CDG sur une voie dédiée, l'idée consiste à insérer des trains directs sur la ligne B du RER au départ de la Gare du Nord, et grâce à un « saute-mouton » à Aulnay-sous-Bois, ils passeraient au-dessus de la voie du RER B pour ne pas gêner la circulation vers Mitry. La liaison décrirait une boucle depuis Aulnay-sous-Bois pour desservir CDG1 et 2, puis reviendrait s'insérer dans la circulation entre Aulnay et gare du Nord. Avantage selon l'association d'usagers, cette branche du RER B est moins chargée avec des trains toutes les 6 minutes : on pourrait donc y intercaler des rames directes vers Roissy-CDG, toutes les 20 ou 30 minutes. Pour rappel, en heures creuses, il existe déjà des trains directs tous les quarts d'heure, entre gare du Nord et Roissy-CDG (28 AR quotidiens). La solution avancée par l'association d'usagers monte ces dessertes directes à 38 AR quotidiens, à raison d'un direct toutes les 30 minutes, mais toute la journée.

Mobilicités.com (Nathalie Arensonas), 17 décembre 2013, article intégral : www.mobilicites.com

Toujours plus de voyageurs dans les transports urbains, mais toujours pas assez de recettes

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) a livré les résultats de son enquête statistique annuelle réalisée auprès de plus de 140 réseaux de transport urbain de province. On y apprend que la fréquentation dans les transports collectifs marque légèrement le pas en 2013 (+3,7 % contre + 4 % en 2012) avec près de 2,15 milliards de voyages. Malgré tout, les trafics résistent à la crise et ne passent pas dans le rouge. « Alors que les motifs de déplacement ont toutes les raisons de se contracter du fait de la hausse du chômage et de la baisse du pouvoir d'achat, la fréquentation des transports publics continue d'augmenter », constate Stéphanie Lopes d'Azevedo, chargée de mission au sein de l'UTP. Cette croissance se vérifie dans toutes les agglomérations, à peu près dans les mêmes proportions : +4,3 % dans les villes de plus de 250.000 habitants, +3,4 % dans les villes moyennes et +3,2 % dans celles de moins de 100.000 habitants. Plus de trafic signifie plus de recettes commerciales : +3,1 % en 2012, à plus de 1,2 million d'euros (même si l'UTP constate un glissement des voyages réalisés avec un titre de transport 'toute clientèle' vers des billets à tarification sociale). Problème, les dépenses de fonctionnement progressent de 5,5 %, plus vite que les recettes. Résultat, le « taux de couverture » (c'est-à-dire le ratio recettes/dépenses) poursuit sa dégringolade pour se situer à 31,5 % en moyenne nationale, perdant plus de deux points par rapport à 2011. La faiblesse du versement transport (liée au chômage) et les contraintes budgétaires des collectivités ont contribué à la dégradation de ce ratio, situation jugée « extrêmement préoccupante » par l'UTP.

Mobilicités.com (Christine Cabiron), 19 novembre 2013, article intégral : www.mobilicites.com

Info + : sur le même sujet, article des Échos du 28 novembre 2013 [La hausse de tarifs des transports en commun inéluctable](#)

Le chiffre

600

C'est en millions d'euros le coût estimé de cette liaison vers CDG, à raison de 300 millions d'euros pour les travaux d'automatisation de la signalisation des voies de la gare du Nord et de 300 millions également pour le « saute-mouton » d'Aulnay.

Ils ont dit

« *Finalement, est-il bien nécessaire de mettre 15 minutes pour gagner l'aéroport (et Paris) tous les quarts d'heure, alors qu'on attend 2 à 3 heures son avion ?* », s'interroge Yves Boutry.

Les chiffres

L'enquête de l'UTP a également mis en avant les données suivantes :

- ▶ **+2,8 %**, pour la progression de l'offre kilométrique plus particulièrement marquée dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, où les kilomètres produits ont augmenté de 5 %
- ▶ **+2,3 %**, pour la progression des embauches dans les transports publics en 2012, soit un effectif de 50 581 salariés

Ils ont dit

▶ « *L'offre kilométrique n'a cessé d'augmenter, le nombre de voyageurs aussi et pourtant le modèle économique se dégrade. Il faut régler ce paradoxe* », a déclaré le 27 novembre Charles-Eric Lemaignen, président de la communauté d'agglomération d'Orléans et vice-président du Groupement des Autorités Responsables de Transport (Gart) lors des 24^e Rencontres nationales du transport public. Localtis.info, 28 novembre 2013, article intégral : www.localtis.info

▶ « *La stigmatisation du mode routier a eu des conséquences malheureuses sur votre activité. Il faut réhabiliter la mobilité par la route. Le ferroviaire n'aura jamais réponse à tout. Ce serait une erreur de les opposer* », a déclaré le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, lors du congrès de la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs le 16 octobre. Selon lui « *le routier n'est plus tabou* » et fera partie intégrante des discussions des contrats État-Région. Ville, Rail et Transport, 17 octobre 2013, article intégral : www.ville-rail-transports.com

Plaidoyer pour l'aéroport d'Orly

Prenant le contre-pied de l'inquiétude manifestée par une trentaine d'élus début novembre, treize maires de l'association des communes et communautés du Grand Orly, jugent que la modernisation de l'aéroport d'Orly présente « un réel intérêt pour le territoire du grand Orly et ses habitants ». Ils estiment que cette « optimisation » qui doit déboucher sur un trafic de l'ordre de 40 millions de passagers par an (27 millions en 2011) respecte les riverains et leur cadre de vie. Cette augmentation repose en effet plus sur l'utilisation d'avions plus gros et mieux remplis que sur une multiplication des vols. L'aéroport génère 27.000 emplois directs et 170.000 emplois indirects, or « pour 1 million de passagers en plus, l'aéroport générerait 3.400 emplois totaux », expliquent les élus.

Les Échos (Dominique Malecot), 13 novembre 2013

L'aéroport N-D des-Landes moins coûteux que la rénovation de Nantes Atlantique

Adapter l'actuel aéroport de Nantes afin qu'il puisse faire face à la progression du trafic de 5 puis 9 millions de passagers coûtera cher plus que construire la plate-forme de Notre Dame des Landes. Le rapport de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) dévoilé par la préfecture de Loire-Atlantique ce 6 novembre 2013, estime qu'il faudrait déboursier 685 millions d'euros pour effectuer les travaux nécessaires sur Nantes-Atlantique. En outre, il faut ajouter à cette enveloppe 140 millions des chantiers préparatoires mais aussi des coûts de pertes d'exploitation. En effet, la DGAC estime que l'installation devra fermer entre 3 et 6 mois pour reconstruire une piste suivant la réglementation de l'OACI. Ainsi, l'amélioration de Nantes Atlantique conduirait à dépenser 825 millions d'euros. Le budget avancé pour la construction du tarmac de Notre-Dame-des-Landes est lui de 556 millions d'euros, soit près de 300 millions de moins. Fin octobre, la DGAC avait déjà soutenu le projet gouvernemental avec une étude sur le bruit. Elle affirmait qu'intensifier les activités de l'actuel aéroport de Nantes pour suivre la hausse du trafic conduirait à plus de nuisances sonores et urbaines pour les Nantais.

DéplacementsPro.com, 6 novembre 2013, article intégral : www.deplacementspros.com

Info : Les arrêtés environnementaux autorisant le lancement du chantier de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes à Nantes vont être « très prochainement » signés, a annoncé le préfet de Loire-Atlantique Christian de Lavernée lors d'une conférence de presse mi-décembre 2013.

Construction Cayola, 16 décembre 2013, article intégral : www.constructioncayola.com

Le chiffre

2,5 %

C'est la croissance observée en rythme annuel (sur les dix premiers mois de l'année) du trafic aérien de voyageurs en France. Par rapport à 2012, les vols qui ont vu leur fréquentation augmenter le plus sont ceux à destination du Sénégal (+29 %), des Émirats Arabes Unis (+21 %) et de la Réunion (+15 %). En revanche, les vols vers la Tunisie ont connu une baisse de 12 %. TendanCiel, [l'indicateur mensuel du trafic aérien](#)

Autoroute A831 : le projet de mise en concession poursuivi

Reviement sur le projet d'autoroute A831 entre Fontenay-le-Comte (Vendée) et Rochefort (Charente-Maritime). Le ministre des Transports a annoncé le 5 décembre 2013 la « poursuite de la procédure de mise en concession », précisant que la consultation des candidats pour la réalisation de l'axe pourrait démarrer en février 2014. Ce projet faisait pourtant partie de ceux devant être repoussés au-delà de 2050, selon le rapport de la commission Mobilité 21. Frédéric Cuvillier pose notamment comme condition l'absence de coût budgétaire pour l'État. Le protocole d'accord sur le plan de financement signé en janvier 2012 prévoit 500 millions d'euros de financement privé, via l'appel à concession, sur un coût total de près de 900 millions d'euros.

L'Officiel des Transporteurs, 18 décembre 2013, article intégral : www.wk-transport-logistique.fr

Feu vert au contournement de Strasbourg

C'est un ambitieux projet d'infrastructure pour l'agglomération de Strasbourg qui renaît, après avoir été abandonné en juin 2012. Le préfet de région, Stéphane Bouillon, a en effet dévoilé le rapport de la mission ministérielle qui a été mené sur ce dossier. Il en ressort un avis favorable à la relance de ce projet. Les experts préconisent en effet la construction d'une autoroute de 24 kilomètres à 2 fois 2 voies et le réaménagement de l'actuelle rocade pour favoriser les transports collectifs. « Le ministre des Transports souhaite procéder le plus vite possible à un nouvel appel d'offres », a indiqué le préfet de région, confirmant que le nouveau tronçon à construire le serait dans le cadre d'un contrat de concession. Ce projet autoroutier est considéré comme vital par la région Alsace et le département du Bas-Rhin. La Communauté Urbaine de Strasbourg est restée, elle, réservée. De fait, le rapport des experts indique certes que la construction de ce contournement entraînera une baisse de la fréquentation de la rocade existante, sans pour autant « supprimer les bouchons ». En revanche, la réduction de l'engorgement de la rocade écartera du centre-ville la pollution due au trafic routier de 165.000 véhicules par jour en moyenne, dont 17.000 poids lourds.

Info + : Le précédent projet avait été confié à Vinci qui, n'ayant pu réunir les 750 millions d'euros nécessaires, avait dû jeter l'éponge. Toutefois, la déclaration d'utilité publique (DUP) attachée à ce projet reste valable. La mise en service est envisagée pour 2018.

Les Échos (Didier Bonnet), 25 novembre 2013, article intégral : www.lesechos.fr

Le plan de relance autoroutier en « discussion finale », annonce Frédéric Cuvillier

Le plan de relance autoroutier entre l'État et les concessionnaires, dans l'impasse depuis plusieurs mois, est en « discussion finale » et devrait réserver une part importante des contrats de modernisation des autoroutes aux petites entreprises du BTP, a indiqué le ministre des Transports. Ce plan de relance doit permettre aux concessionnaires autoroutiers qui financent, construisent, entretiennent et exploitent les autoroutes, d'engager 3 à 3,5 milliards d'euros de travaux sur le réseau. En échange, l'État doit allonger la durée de leurs concessions. Deux de ces trois gestionnaires, Vinci Autoroutes et APPR, appartiennent aux géants du BTP Vinci et Eiffage. Frédéric Cuvillier a précisé avoir demandé aux concessionnaires « qu'ils soient dans leur responsabilité économique en relançant des travaux qui s'adressent aussi aux PME. La priorité sera donnée aux commandes vertueuses, adressées aux PME ». Il a fait état de « critères extrêmement précis, voire contraignants ». Ce plan de relance devrait être transmis d'ici à fin 2013 à Bruxelles, qui doit donner son feu vert. La Cour des comptes a dénoncé en juillet 2013 les augmentations importantes des péages autoroutiers, dues selon les experts aux relations contractuelles déséquilibrées entre l'État et les sociétés autoroutières depuis la privatisation de la gestion en 2006.

Mobilicités.com avec AFP, 21 novembre 2013, article intégral : www.mobilicites.com

Ils ont dit

- ▶ « Il faut envoyer un signal fort. Sans route, il n'y a pas de développement économique » a lancé Jean-Pierre Gorges, maire de Chartres, après avoir fait voter une motion en faveur de l'A154 par Chartres Métropole le 9 décembre 2013.
- ▶ « Je ne comprends pas que la commission Mobilité 21 ne prenne pas en compte des projets qui rapportent à l'État. On ne peut pas attendre 2030 et voir les morts s'accumuler sur la 154. » Gérard Cornu, vice-président de Chartres Métropole. L'Écho Républicain, 11 décembre 2013, article intégral : www.lechorepublicain.fr
- ▶ « Des études complémentaires ont été menées, et elles nous seront présentées dans quelques semaines, lors d'une rencontre au ministère avec les élus euréliens. » Déclaration de François Bonneau le 17 décembre 2013 dans L'Écho Républicain, à propos de la situation du dossier A154, 5 mois après un échange à ce sujet avec le ministre des Transports.

Un contrat de partenariat de 620 millions d'euros pour la nouvelle rocade de Marseille

Un consortium mené par Bouygues Construction a signé avec le ministère des Transports un contrat de partenariat pour la future rocade L2 de Marseille. Le projet, vieux d'une vingtaine d'années, consiste à réaliser une voie rapide urbaine gratuite d'une dizaine de kilomètres, reliant les autoroutes A7 au nord, vers Aix-en-Provence, et A50 à l'est, vers Aubagne et Toulon, afin de contourner le centre-ville et délester les boulevards faisant aujourd'hui fonction de rocade. « Ce partenariat public-privé d'une durée de 30 ans porte sur le financement, la conception, la construction, l'entretien, la maintenance et le renouvellement des ouvrages et équipements de cette infrastructure. C'est le plus important projet d'infrastructures attribué en France en 2013, pour un montant d'investissement de 620 millions d'euros », a précisé Bouygues. « Deux tronçons distincts seront réalisés: la construction neuve d'une section au Nord de la ville (4,1 km) et l'achèvement de la construction de la section Est (5,5 km), démarrée il y a une vingtaine d'années ». « Les travaux mobiliseront plus de 500 personnes en période de pointe et dureront quatre ans, pour une livraison de l'ensemble de la liaison en octobre 2017 », selon le groupe de construction.

Info  : Le projet est cofinancé par la Région PACA, le Département des Bouches-du-Rhône et la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole au travers du versement de concours publics pendant la construction. L'État versera quant à lui une redevance au titulaire du contrat à compter de la mise à disposition de la section L2 Est.

Localtis.info (Anne Lenormand), 8 octobre 2013, article intégral : www.localtis.info

L'A46 trace sa route

Les travaux de l'A466, barreau autoroutier de 4 kilomètres reliant l'A6 à l'A46 au Nord de l'agglomération de Lyon, avancent conformément au planning pour une ouverture planifiée en 2015. Cet axe autoroutier a été conçu pour servir de prolongement à l'autoroute A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny dans la mesure où le projet de raccordement direct de cette autoroute sur l'A46 a été abandonné en 1999. Il servira ainsi de contournement Nord de Lyon en évitant au trafic de transit Est - Ouest de passer par le centre de l'agglomération. Le programme des travaux 2013 est dense : déviations de réseaux, construction de nombreux ouvrages d'art, dont le viaduc long de 101 mètres franchissant la voie ferrée Paris-Lyon-Marseille et la RD51, déviation de la RD 306, campagne de fouilles archéologiques et premiers terrassements au niveau de la Thibaudière sur la commune de Quincieux. En parallèle sur l'A46 entre Anse et Genay, l'élargissement par l'extérieur pour accueillir la 3^e voie se poursuit activement. En 2014, l'achèvement des ouvrages d'art et les terrassements constitueront une importante partie des travaux de l'A466 et de la 3^e voie sur l'A46.

France BTP.com, 13 novembre 2013, article intégral : www.francebtp.com

Les chiffres

+1,3 %

C'est la progression du trafic observée sur le réseau autoroutier Vinci depuis 1 an (comparaison entre le 3^e trimestre 2013 et le 3^e trimestre 2012). La hausse est de +1,2 % pour les véhicules légers et +2,4 % pour les poids lourds. APRR avait annoncé une augmentation comparable sur son propre réseau. Les Échos, 25 octobre 2013

+1,14 %

De manière quasiment symétrique à la hausse du trafic, le prix des péages augmentera lui aussi à compter du 1^{er} février 2014 sur les autoroutes françaises. En 2013, les péages avaient augmenté en moyenne de 2,01 %, après une hausse de 2,5 % en 2012 et de 2,2 % en 2011. Les Échos, 26 novembre 2013, article intégral : [WWW. lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)



L'Eure-et-Loir continue sur sa lancée

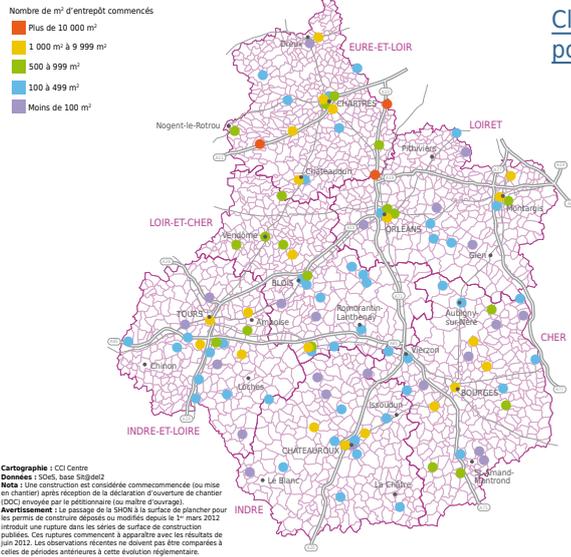
Avec le démarrage de la construction des entrepôts de ND Logistics à Poupry et de la plateforme Bricomarché à Garancières-en-Beauce, l'Eure-et-Loir continue à « doper » le rythme des mises en chantiers en région Centre durant le troisième trimestre. Le département enregistre, ainsi, plus de 160.000 m² de nouvelles surfaces depuis le début de l'année 2013.

Malgré un ralentissement de ses mises en chantier entre juillet et septembre, l'Indre conserve sa deuxième place régionale devant l'Indre-et-Loire avec près de 12.500 m² de nouveaux entrepôts comptabilisés en neuf mois. En revanche, avec un renforcement de son offre de stockage limité à 719 m² au troisième trimestre, le Loiret quitte le podium régional.

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^{er} 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.

Plus de 200.000 m² mis en chantier sur les neuf premiers mois de l'année

Mises en chantier d'entrepôts dans les communes de la région Centre : période de janvier à septembre 2013



[Cliquer ici pour agrandir](#)

Entrepôts commencés entre janvier et septembre 2013 en région Centre : 212 530 m²

Eure-et-Loir	161 050 m ²
Indre	12 457 m ²
Indre-et-Loire	12 175 m ²
Cher	9 794 m ²
Loiret	8 583 m ²
Loir-et-Cher	8 471 m ²

Illustration : CCI Centre

Mise en chantier d'entrepôts Juillet - Septembre 2013

Eure-et-Loir	127 643
Indre-et-Loire	4 697
Loir-et-Cher	4 315
Cher	3 961
Indre	920
Loiret	719

Centre 142 255 m²

- Premier trimestre : 16 107 m²
- Deuxième trimestre : 54 168 m²

Ils ont dit

« Il importe de remettre sur le métier les modalités de mise en œuvre de l'écotaxe pour que nous puissions retrouver au plus vite les moyens de financer les infrastructures en Bretagne et sur l'ensemble de notre territoire », a déclaré Philippe Duron le président de l'AFITF suite à l'annonce du gouvernement.

« N'oublions pas que la taxe, issue du Grenelle de l'Environnement de 2009, a aussi été instaurée pour prendre le relais des redevances des autoroutes (privatisées en 2006) afin de financer les infrastructures, non seulement ferroviaires et fluviales, mais aussi routières. Le paradoxe, d'ailleurs, c'est que la région qui a le plus besoin d'infrastructures - la Bretagne -, est la plus véhémente sur le sujet de l'écotaxe. » tient à souligner Alain Borri, directeur associé du cabinet bp2r, dans une interview à Logistiques Magazine, article intégral : www.wk-transport-logistique.fr

Le gouvernement annonce la suspension de l'écotaxe

Le Premier ministre a officiellement annoncé la suspension du dispositif à l'issue d'une réunion avec des élus bretons le 29 octobre, à laquelle participaient également les ministres des Transports, Frédéric Cuvillier, de l'Agriculture, Stéphane Le Foll et de l'Agro-alimentaire Guillaume Garot. Aucune nouvelle date n'est pour l'instant fixée. « Suspension n'est pas suppression », a précisé le Premier ministre, indiquant qu'il s'agit de se donner « le temps nécessaire » pour mener un dialogue national et régional. « Les ministres Frédéric Cuvillier, Stéphane Le Foll et Guillaume Garot m'ont fait des propositions et je les retiens », a ajouté le Premier ministre, évoquant notamment des exonérations pour les poids-lourds utilisés par l'agriculture et la pêche partout en France, ainsi que de nouvelles dispositions spécifiques pour les régions périphériques. « Les solutions devront être justes et équilibrées, et tenir compte le plus possible des entreprises du transport routier de marchandises », a ajouté le Premier ministre, affirmant avoir entendu les revendications des organisations professionnelles du secteur. Ce report sine die ne devrait pas fâcher les transporteurs routiers, qui insistent ces dernières semaines sur l'impossibilité de déployer le dispositif le 1^{er} janvier 2014. Dans un communiqué conjoint publié le 29 octobre avant l'annonce du Premier ministre, la FNTR, TLF, l'Unostra et la Chambre syndicale du déménagement insistent sur la nécessité de sauvegarder la majoration forfaitaire lorsque le dispositif sera déployé.

WK-transport-logistique (Anne Kerriou), 29 octobre 2013, article intégral : www.wk-transport-logistique.fr

Info + : A lire également [Les routiers entre soulagement et inquiétudes](#)

Les Échos (Lionel Steinmann), 30 octobre 2013