

La lettre de l' **ORT**

OBSERVATOIRE
REGIONAL
DES TRANSPORTS



MIDI-PYRENEES

N° 41 - Octobre 2014

**TRIBUNE
LIBRE**

TRIBUNE LIBRE :

➤ *Tisséo, un réseau qui s'inscrit dans une dynamique territoriale*..... 1

INNOVATION :

➤ *Businova, par Safra*..... 2-3

ACTUALITÉ :

➤ *Itinéraire Grand Gabarit*..... 3

AGENDA :

➤ *Défis de l'accessibilité dans les transports publics*..... 3

ACTUALITÉS RÉGLEMENTAIRES :

➤ *Réforme ferroviaire*..... 4

➤ *Concurrence déloyale dans le transport routier de marchandises*..... 4

ACTUALITÉ :

➤ *GPSO*..... 4

TISSÉO, UN RÉSEAU QUI S'INSCRIT DANS UNE DYNAMIQUE TERRITORIALE

La métropole toulousaine est une des plus dynamiques de France avec près de 15 000 nouveaux arrivants chaque année. Les transports publics sont dans ce contexte un enjeu essentiel pour ceux qui y vivent, travaillent et s'installent. Le réseau Tisséo couvre à ce jour 101 communes et dessert près de 1 million d'habitants.

La fréquentation du réseau a doublé en dix ans, avec plus de 100 millions de déplacements en 2013, ce qui en fait le 3ème réseau national hors Ile-de-France. Cette augmentation résulte de la mise en place d'un réseau maillé, avec la ligne B du métro en correspondance avec la ligne A, complété par les sites propres réservés à la circulation des bus et par le réseau tramway T1. Il sera renforcé à partir d'avril 2015 par la ligne T2 desservant l'aéroport et la zone d'activités aéroportuaires. En effet, la desserte des grandes zones d'emploi constitue une des nouvelles priorités du SMTC.

D'autres opérations d'envergure sont à venir avec notamment la voie de liaison des Ramassiers (entre Toulouse/Colomiers/Tournefeuille), le Boulevard Urbain Multimodal (entre Toulouse/Launaguet/Castelginest/Gratentour/Bruguières), et le prolongement de la ligne T1 pour desservir le futur Parc des Expositions.

La feuille de route 2014/2020 se met en place progressivement, avec pour objectif d'assurer la cohérence de la future organisation du réseau et des projets associés, avec 3 fondamentaux :

- la cohérence urbanisme / déplacements ;
- l'utilisation des potentiels des infrastructures et des projets ;
- la prise en compte des grands projets, notamment l'arrivée du TGV.

Les enjeux du SMTC porteront sur la définition d'une extension et d'une amélioration qualitative du réseau métro (52 m pour la ligne A, desserte Innopole, 3ème ligne) dans le dispositif de développement métropolitain, et son articulation avec le réseau ferroviaire régional.

Le réseau de surface va également être valorisé par une hiérarchisation des lignes et le développement d'un réseau Linéo à la hauteur des ambitions d'une métropole.

Pour conclure, les premiers résultats de la dernière enquête-ménages sur les déplacements, marqués par une baisse sensible de l'usage de la voiture depuis 2003, confirment que les politiques et les lourds investissements en faveur des modes alternatifs à la voiture, en particulier le métro, ont commencé à porter leurs fruits.



Jean-Michel LATTES
Président de Tisséo-SMTC

Une démarche engagée...

L'entreprise Safra basée à Albi a lancé en 2010 un grand programme de Recherche & Développement, dans le but de répondre au mieux aux demandes des différentes autorités organisatrices.

Force est de constater qu'à ce jour, les attentes en matière environnementale, design, économique et technologique ne sont toujours pas réunies dans un même véhicule de transport public. Avec la mise au point d'une technologie de motorisation nouvelle, autour d'un design fonctionnel et attractif participant à la politique de développement des transports publics, le projet Businova est ainsi lancé.

...face à un constat

Le marché actuel est essentiellement composé de véhicules thermiques (consommant en moyenne 40 litres de carburant au 100 kilomètres), avec deux stratégies dominantes pour répondre aux besoins environnementaux, l'hybridation ou le tout électrique. Les bus électriques sur le marché sont de faible capacité et de faible autonomie, avec un coût non négligeable pour les autorités organisatrices. Pour les bus hybrides, l'économie de carburant réalisée (environ 25%) n'est pas suffisamment conséquente pour que le coût total d'exploitation soit intéressant. Pour les bus 100% électriques proposant 200 km d'autonomie, le retour sur investissement n'est pas non plus intéressant car le surcoût de batteries embarquées ne peut être totalement rentabilisé sur la durée de vie du véhicule.

L'enjeu est de taille pour les collectivités puisqu'elles vont devoir plancher sur des solutions concrètes afin de réduire l'usage des voitures utilisant des carburants traditionnels. En effet, le Livre Blanc rédigé par la Commission Européenne préconise d'ici 2050 d'une part, la disparition progressive et totale en ville des véhicules «classiques» dégageant des GES et d'autre part, la mise en place d'ici 2030, d'une logistique non émettrice de CO₂ dans les grands centres urbains.

Ceci est incompatible avec les solutions actuelles en termes de consommation ou de rentabilité d'exploitation, et seule la mise en place d'une stratégie électrique évolutive dans le temps pourra répondre à cette problématique.

Deux innovations essentielles...

Le Businova est un véhicule de transport urbain à très haut niveau de performances techniques, économiques et écologiques.

Son cahier des charges est simple : un bus le plus propre possible, de grande capacité, aussi facile d'utilisation qu'un bus thermique traditionnel, plus économique en exploitation qu'un bus traditionnel, avec une durée de vie accrue grâce à une évolutivité énergétique du concept.

Businova répond à ce cahier des charges en combinant deux innovations majeures, protégées par des brevets : un châssis bi-modulaire et un système de propulsion multi-hybride.

Le châssis bi-modulaire

Le châssis du Businova permet de dédier un module principal au transport des passagers et de confiner l'ensemble propulsif dans un module complémentaire situé sous l'arrière du bus.

L'avantage est double : les deux ensembles étant séparés, les passagers sont isolés des bruits et vibrations de la motorisation; par ailleurs le module propulsif n'est plus porté comme sur un véhicule classique mais tracté. L'efficacité énergétique du véhicule est ainsi optimisée avec un châssis plus léger permettant un gain en consommation de carburant et donc en émission polluante.

La motorisation multi-hybride

La propulsion multi-hybride parallèle du Businova repose principalement sur l'énergie électrique qui est complétée par des motorisations hydraulique et thermique. L'énergie électrique est fournie via des batteries Lithium-Ion à très forte densité énergétique permettant d'embarquer plus de 135 kWh. Ces batteries permettent l'entraînement de 2 moteurs électriques pouvant fonctionner en mode moteur ou générateur.

Par ailleurs un moteur hydraulique couplé à des accumulateurs pressurisés permet d'assister le bus lors des phases nécessitant une forte puissance (lors des démarrages par exemple) et de récupérer l'énergie cinétique du bus lors du freinage. Enfin la récupération énergétique (jusqu'à 70%) lors des phases de freinage puis d'arrêt permet un redémarrage avec un très bon bilan énergétique. Là encore l'efficacité énergétique du véhicule est nettement accrue par rapport à des solutions hybrides série « moteur thermique + génératrice » plus classiques.

Enfin une motorisation thermique de faible cylindrée peut être utilisée en tant que prolongateur d'autonomie. Le moteur thermique pouvant entraîner directement le moteur hydraulique, celui-ci peut participer à la traction du véhicule et ainsi favoriser son autonomie. La motorisation thermique n'est donc pas essentielle à la propulsion du véhicule.

Les différentes sources de propulsion s'articulent autour d'une boîte de couplage reliée à une boîte de vitesse automatique. Cette boîte de couplage est elle-même contrôlée par un calculateur répartissant les couples des différents moteurs d'une manière optimisée pour chaque trajet.

Grâce à ses 2 innovations Businova affiche une consommation de 15 litres de carburant au 100 kilomètres.



...avec des atouts non négligeables

Businova est un programme d'innovation de rupture sur le marché des bus urbains avec la mise au point d'une technologie de motorisation nouvelle. **Le projet a ainsi reçu cette année le Trophée de l'innovation lors du salon européen de la mobilité à Paris.** Signe de la forte attente générée par ce véhicule auprès des collectivités, trois premiers véhicules en fabrication dans les ateliers albigeois ont déjà été vendus, avant même son homologation. Dès la fin de l'année 2014, le premier Businova circulera sur le réseau Toulousain, pour une expérimentation qui durera 8 mois, ainsi que sur les réseaux des villes de Gaillac et Albi. Sélectionné par le Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART), le projet est également soutenu par le réseau AGIR, association loi 1901 qui rassemble les autorités organisatrices de transport urbain et des entreprises de transports indépendantes, et est référencé dans la Centrale d'Achat du Transport Public.

**Les transports des composants de l'A380
en deux nuits à partir de la mi-septembre 2014**

Depuis 2004, à raison de plusieurs transports par an, la société Airbus organise ses transports des composants de l'avion A380 entre Langon et Cornebarrieu sur 3 nuits entre 22h et 6h. À partir de la mi-septembre 2014, la circulation de ces transports s'effectue dans ce même créneau horaire, en deux étapes (Langon/Ordan-Larroque et Ordan-Larroque/Cornebarrieu) à raison d'environ 30 transports par an.

Cette organisation :

- modifie les heures de passage et de fermeture des sections de cet itinéraire.

A noter que les heures de passages sont indicatives. Pour des raisons de sécurité (démontage de la signalisation, dégagement de la voirie) la fermeture des sections est déclenchée avant le passage des convois A380. La remise en circulation est effectuée, après le passage des convois, dès que la sécurité est rétablie (remontage de la signalisation, dégagement de l'itinéraire)

- réduit d'un tiers les perturbations subies par les usagers et notamment les sociétés de transport circulant de nuit (21h30/6h) entre Langon et Cornebarrieu.



Les informations relatives aux transports des composants de l'A380 sont annoncées sur le site **www.igg.fr** par l'insertion du :

- planning des transports des 3 mois à venir,
- séquentiel du prochain transport.

Ces informations sont complétées, les jours de passage du transport, sur le secteur de l'itinéraire concerné par l'affichage sur les panneaux à messages variables.

Jacky MENEAUDIRSO-CIGT - Responsable IGG
Tél : 05 61 58 59 70**Safra en bref**

La Société Safra (Société Albigeoise de Fabrication et Réparation Automobile) créée en 1955, avait pour vocation première le carrossage d'autocars sur châssis cabine constructeurs. Au fil des années, Safra n'a eu de cesse de se diversifier, et l'entreprise occupe désormais 3 secteurs d'activités complémentaires :

- la carrosserie automobile,
- la carrosserie industrielle et ferroviaire,
- et l'agencement d'intérieur.

Les 3 activités à ce jour ont toutes pris une dimension ambitieuse pour l'entreprise, avec un chiffre d'affaires de 22 millions d'euros en 2013, et qui ne cesse de développer et d'innover. Avec le projet Businova, et après presque 60 ans, Safra renoue avec le métier de constructeur, un véritable challenge ambitieux pour cette entreprise Albigeoise.

Safra

5 Rue Copernic

81000 Albi

Tél : 05 63 48 42 42

Fax : 05 63 48 42 43

carrosserieindus@safra.fr

En savoir plus : www.safra.fr et www.businova.com**MANIFESTATION
ORT****AGENDA**

Dans le cadre de ses échanges thématiques l'ORT organise un colloque

le vendredi 19 décembre 2014, en matinée**Défis de l'accessibilité dans les transports publics en 2015****Tous concernés**

Des exposés, des débats pour une vision plus concrète pour réussir l'accessibilité en 2015.

Cette assemblée est largement ouverte aux professionnels ainsi qu'aux représentants des collectivités territoriales.

Elle se tiendra à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de région, 5 rue Dieudonné Costes 31700 Blagnac.

Vous retrouverez dans les semaines à venir toute information utile sur le programme ainsi que les modalités d'inscription sur notre site internet : <http://www.ortmidipyrenees.com>

LA LOI SUR LA RÉFORME FERROVIAIRE EST PUBLIÉE

La loi sur la réforme ferroviaire, qui met fin à la séparation actuelle entre Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF, a été publiée le 5 août au Journal officiel. La réforme crée un groupe public ferroviaire, constitué d'un établissement public de tête «mère» (la SNCF) et de deux établissements «filles» : le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) et l'exploitant (SNCF Mobilités).



En savoir plus :

[Lien Legifrance](#), JORF 05/08/2014 - Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES CONCURRENCE DÉLOYALE

Nouvelles obligations, nouvelles sanctions...

La loi n° 2014-790 du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale vient d'être publiée.

Cette loi renforce la protection des travailleurs détachés et la lutte contre le travail illégal prévues par la législation européenne. Elle comporte certaines dispositions spécifiques concernant le secteur des transports.

La loi du 10 juillet fixe notamment des règles encadrant le cabotage en transport de marchandises, pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Parmi les nouvelles dispositions, l'article 15 introduit dans le code des transports l'obligation pour les employeurs du transport routier d'adopter une organisation du travail des conducteurs conforme à la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos.

En effet, si le repos journalier ou hebdomadaire de moins de 24 heures peut être pris dans la cabine du camion, la prise du repos hebdomadaire normal de 45 heures n'est elle pas autorisée à bord du camion.

La loi instaure une peine correctionnelle à l'encontre des seuls employeurs de conducteurs routiers qui auront sciemment organisé le travail des conducteurs, sans veiller au respect des conditions applicables au droit au repos hebdomadaire normal. En aucun cas, un conducteur routier salarié ne pourra être poursuivi pour ce délit.

En savoir plus :

[Lien Legifrance](#), JORF 11/07/2014

ACTUALITÉ GPSO

Enquêtes publiques pour 3 opérations



Le 25 août 2014, les préfets de département ont signé les arrêtés relatifs à l'ouverture des enquêtes publiques pour les 3 opérations de la première phase du GPSO, constituée :

- des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
- des aménagements ferroviaires de la ligne existante au Sud de Bordeaux
- des aménagements ferroviaires de la ligne existante au Nord de Toulouse

Ces enquêtes d'utilité publique sont effectuées au titre du code de l'environnement et du code de d'expropriation, et portent également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Elles seront réalisées du 14 octobre au 8 décembre 2014, et seront suivies par trois commissions d'enquête désignées par les tribunaux administratifs.

En savoir plus :

Communiqué de presse du Préfet de la Région Aquitaine du 3 septembre 2014

http://www.gpso.fr/communiqu_e_presse_3_septembre_2014.pdf

<http://www.gpso.fr>

L'ORT est une association loi 1901 rassemblant les partenaires du transport en Midi-Pyrénées : organisations professionnelles, chambres consulaires, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et autres administrations, Conseil Régional, autorités organisatrices des transports.

Directeur de la publication : Jean-François Brou
Rédacteur en chef : Patrice Wandrol
Rédactrice : Suzanne Soubrenie Bordet
Conception : DREAL/CSMVIC/COM
Impression : Imprimerie Lecha
Dépôt légal : octobre 2014
ISSN : 1625 - 6034

L'animation et le secrétariat de l'Observatoire Régional des Transports Midi-Pyrénées sont assurés par la DREAL, division transport routier :
 1 rue de la Cité administrative,
 31074 Toulouse cedex 9
 Tél : 05 61 58 54 09 -
 Fax : 05 61 58 55 48



site ORT Midi-Pyrénées :

<http://www.ortmidipyrenees.com/>