



Journal du Wiki – N°6

© WikiSara, c'est aussi sur <http://routes.wikia.com/>

WIKISARA, l'encyclopédie des Amoureux de la Route et des Transports.

Site labellisé par :



Sommaire :

1 – Édito ... Spécial Fin du monde	2
2 – L'actualité sur 15 mois, les faits marquants ...	
2.1 – ... en France et dans le monde	3 - 4
2.2 – ... sur WikiSara	4
2.3 – ... dans le monde de la route	5 - 6
2.4 – ... dans le monde du transport ferroviaire	6
2.5 – ... dans le monde du transport urbain	6 - 7
3 – Reportages	
3.1 – Reportage 1 : Bison Futé : historique et évolutions (1 ^{ère} partie)	8 - 10
3.2 – Reportage 2 : Le Canal Seine-Nord Europe	11 - 13
3.3 – Reportage 3 : Aux origines de la RCEA	14 - 15
4 – Le point sur les chantiers en cours :	
4.1 – Chantiers routiers et autoroutiers	16 - 18
4.2 – Chantiers dans le transport ferroviaire	19
4.3 – Chantiers dans le transport urbain	20 - 22
4.4 – Chantiers dans le transport fluvial	22
5 – L'image mystère	23
6 – Le saviez-vous ?	24
7 – Les chiffres du moment	25
8 – Brèves	25
9 – Le mot de la fin	26
10 – © Copyright	26

Le comité de rédaction du Journal du Wiki N°6 est composé des auteurs suivants : G.E. & Non07.

Spécial
Fin du monde



1 – Édito :

SPECIAL FIN DU MONDE

2012, l'année du changement. En effet les échéances présidentielles de 2012 en France ont permis à la gauche de diriger à nouveau le pays pour un mandat de 5 ans avec le président François Hollande. Un nouveau cap est franchi dans la politique au niveau économique avec des mesures draconiennes qui conduisent à revoir le financement des projets des routes et des transports de demain, voire l'abandon pour certains. C'est plutôt normal, vu le courant politique qui est apparemment différent de la droite. Cependant vu la normalité de la crise, on n'en finit plus d'entendre parler de croissance, de rigueur, ... des mots qui résonnent dans l'actualité qui nous font rappeler que la crise est belle et bien là, mais qu'elle aurait pu disparaître un certain 21 décembre 2012.

2012, une année terrible. Aux yeux des croyances et prophéties mayas, la terre aurait dû connaître un inversement des pôles nord et sud, provoquant des cataclysmes en cascades ... Cet événement devait commencer le 21 décembre à 18h02 en territoire maya, ce qui correspond en France au 22 décembre à 00h02 ! Or le pire aurait été épargné chez nous, exactement du côté de Bugarach dans l'Aude et ses alentours, du fait de la présence d'une relique appartenant aux templiers peut-être cathares soi-disant !

2013, une nouvelle année, une nouvelle ère maya. On souhaite que le meilleur arrive autant sur le plan économique que sur le plan des infrastructures routières, fluviales, ferroviaires et aériennes.

Avec les nouveautés récentes apparues à l'occasion du 6^{ème} anniversaire sur le wiki, la fin du monde pourra attendre jusqu'au prochain épisode annoncé pour le 10 avril 2014 ou pour le 13 avril 2036. La constance du nombre croissant de créations d'articles et d'insertion d'images démontre à tel point les routes et les transports font plus que jamais partie du développement de l'humanité qui est désormais associé à l'empreinte écologique pour le XXI^{ème} siècle.

Chacun est le bienvenu pour participer à l'amélioration des articles existants et à la création de nouveaux articles !

L'important est de trouver autant de plaisir que d'intérêt à poursuivre l'aventure de WikiSara.

Longue vie à notre projet !

Amitiés à tous,

G.E. & Nono07.

2.1 – L'actualité sur 15 mois, les faits marquants ... :

– ... EN FRANCE ET DANS LE MONDE :

- Le **16 novembre 2011**, Mario Monti devient le Président du Conseil italien. Il présentera sa démission au Président de la République italienne le 21/12/2012 ;
- Le **11 février 2012**, décès de la chanteuse américaine Whitney Houston à Beverly Hills à l'âge de 48 ans ;
- Du **13 février 2012** au **7 septembre 2012**, grève étudiante québécoise dans certains établissements d'enseignement supérieur surnommée Printemps québécois ou Printemps érable ;
- Le **22 mars 2012**, le « tueur au scooter » Mohammed Merah est tué par un raid du GIGN au bout de 32 heures de tentative d'interpellation à Toulouse. Cette interpellation fait suite à des tueries que le tueur au scooter avait perpétrées en mars 2012 à Montauban et à Toulouse ;
- Le **6 mai 2012**, François Hollande est devenu le 24^{ème} Président de la République, et a été investi officiellement le 15 mai 2012 ;
- Le **16 mai 2012**, 4 jours après la rencontre du dernier match de la saison 2012 de handball entre Cesson-Rennes Métropole HB et Montpellier Agglomération HB, le champion de France 2012, la Française des Jeux informe aux autorités judiciaires l'existence de paris sportifs truqués ;
- Le **20 mai 2012**, le club de football Montpellier HSC est sacré champion de France 2011/2012 et remporte son 1^{er} titre en Ligue 1 ;
- Le **9 juin 2012**, le club de rugby Stade toulousain remporte son 19^{ème} titre de champion de France ;
- Le **16 juin 2012**, le club de basket-ball Elan sportif chalonnais (Chalon-sur-Saône) évoluant en Pro A a remporté le titre de champion de France 2012 ;
- Le **22 juillet 2012**, l'anglais Bradley Wiggins remporte la 99^{ème} édition du tour de France ;
- Du **27 juillet 2012** au **12 août 2012**, les Jeux Olympiques d'été de 2012 à Londres ont été les 30^{èmes} olympiades de l'ère moderne qui se sont déroulés à Londres. La France s'est classée 7^{ème} nation au tableau des médailles avec un total de 34 médailles, dont 11 en or ;
- Le **10 août 2012**, décès du pilote de rallye français Philippe Bugalski à l'âge de 49 ans ;
- Le **23 août 2012**, mort de « l'enfant prodige du PAF » Jean-Luc Delarue, animateur de télévision à l'âge de 48 ans ;
- Du **29 août 2012** au **9 septembre 2012**, les 14^{èmes} Jeux paralympiques de 2012 se sont déroulés à Londres. La France s'est classée 16^{ème} nation au tableau des médailles avec un total de 45 médailles, dont 8 en or ;
- Le **4 septembre 2012**, l'élection générale québécoise a vu élire les députés de la 40^{ème} législature de l'Assemblée nationale du Québec. Cette élection a été remportée par le Parti québécois, représenté par Pauline Marois qui devient la première femme première ministre du Québec ;
- Le **5 septembre 2012**, décès de l'acteur-comédien français Christian Marin à Paris à l'âge de 83 ans ;
- Le **14 septembre 2012**, décès du concepteur des jeux de télévision Jacques Antoine à l'âge de 88 ans ;
- Le **15 septembre 2012**, mort de l'acteur français Pierre Mondy à Paris à l'âge de 87 ans ;
- Le **7 octobre 2012**, lancement des nouvelles chaînes de télévision du groupe Canal + : D8 et D17 qui remplacent respectivement Direct8 et DirectStar ;
- Le **11 octobre 2012**, décès du chanteur français Frank Alamo à Paris à l'âge de 70 ans ;
- Le **14 octobre 2012**, élections communales et provinciales belges marquée par une poussée du parti indépendantiste flamand ;
- ... **et aussi**, le parachutiste et sauteur extrême autrichien Félix Baumgartner devient le 1^{er} homme à franchir

le mur du son en chute libre après avoir sauté d'une altitude de 38 969,40 mètres à une allure vertigineuse de 1 357,6 km/h ;

- Le **17 octobre 2012**, décès de l'actrice néerlandaise Sylvia Kristel à Amsterdam à l'âge de 60 ans ;
- Le **20 octobre 2012**, célébration du mariage princier en la Cathédrale Notre-Dame de Luxembourg à Luxembourg entre Son Altesse Royale le Prince Guillaume, Grand-Duc Héritier de Luxembourg et la Comtesse Stéphanie de Lannoy ;
- Le **22 octobre 2012**, le septuple vainqueur du Tour de France de 1999 à 2005 est déchu de ses titres par l'Union Cycliste Internationale, suite à un dopage à l'EPO organisé dans son équipe cycliste ;
- Le **6 novembre 2012**, Barack Obama est réélu Président des USA jusqu'en 2017. Son investiture s'est réalisée le 20 janvier 2013 ;
- Le **11 novembre 2012**, le pilote automobile français Sébastien Loeb devient nonuple champion du monde des rallyes à l'issue du Rallye de Catalogne 2012 ;
- Le **16 novembre 2012**, décès de Patrick Edlinger, grimpeur français à La Palud-sur-Verdon à l'âge de 52 ans. Il était réputé notamment pour ses ascensions en solo intégral ;
- Le **23 novembre 2012**, décès de l'acteur américain Larry Hagman qui jouait le rôle de JR dans la série télévisée Dallas à l'âge de 81 ans ;
- Le **25 novembre 2012**, le pilote allemand Sébastien Vettel devient triple champion du monde de Formule 1 à l'issue du Grand Prix du Brésil à Sao Paulo ;
- Le **12 décembre 2012**, lancement des six nouvelles chaînes de télévision de la TNT en haute définition : HD1, L'Equipe21, 6ter, Numéro23, RMC Découverte et Chérie25 ;
- Le **12 janvier 2013**, lancement des festivités de Marseille-Provence 2013 faisant de Marseille, la capitale européenne de la culture en 2013 ;
- Le **27 janvier 2013**, la 7^{ème} édition du Vendée Globe 2012-2013 est remporté par le navigateur français François Gabart ;
- Le **11 février 2013**, le pape Benoît XVI annonce qu'il démissionnera à compter du 28 février 2013 ;

[2.2 – L'actualité sur 15 mois ... sur © WikiSara :](#)

- Le **14 novembre 2011**, la page d'accueil fait peau neuve dans la foulée du 5^{ème} anniversaire de WikiSara ;
- Le **14 décembre 2011**, la bibliothèque de WikiSara est embellie par des documents du Journal Officiel de la République Française relatifs aux voies ferrées françaises ;
- Le **24 janvier 2012**, la bibliothèque de WikiSara recueille des documents du Journal Officiel de la République Française relatifs aux routes nationales françaises ;
- Le **5 mars 2012**, le portail des transports ferroviaires est agrémenté par des chiffres issus de RFF ;
- Le **9 août 2012**, un « Suivi des routes départementales » est mis en place pour mieux suivre l'avancée des articles relatifs aux routes départementales françaises ;
- Le **17 août 2012**, le serveur de MediaWiki a basculé dans une nouvelle version qui ne fait plus apparaître l'éditeur des cartes ;
- Le **9 novembre 2012**, la 20 000^{ème} image est téléversée sur le serveur du wiki ;
- Le **10 novembre 2012**, WikiSara fête son 6^{ème} anniversaire ;
- Le **14 novembre 2012**, l'hébergeur Wikia permet à WikiSara d'adopter des murs de discussion qui remplacent les obsolètes pages de discussion ;
- Le **17 février 2013**, publication du sixième numéro du Journal du Wiki.

<http://routes.wikia.com/>

2.3 – L'actualité sur 15 mois ... dans le monde de la route :

■ ■ EN FRANCE :

NB : La liste éditée à ce-jour est susceptible d'être non exhaustive

- ❖ 17 novembre 2011 : Mise en service de 5 km en 2x2 voies de la RN10 entre Barbezieux et le lieu-dit *La Billette* dans le département de la Charente (16) ;
- ❖ 26 novembre 2011 : Mise en service de la déviation d'Épagny et Savigny-le-Sec sur la D903^{Bis} (21) ;
- ❖ 6 décembre 2011 : Mise en service du barreau de Pont-Lagot sur la RN12 ;
- ❖ 21 décembre 2011 : Mise en service de la deuxième tranche de la déviation de Luxeuil-les-Bains sur la RN57 ;
- ❖ 6 janvier 2012 : Mise en service de l'autoroute A813 permettant de contourner Caen par le Sud-Est ;
- ❖ 24 mars 2012 : Mise en service du 1^{er} tronçon de la déviation de Ligueil sur la D31 (37) ;
- ❖ 17 avril 2012 : Mise en service de la déviation d'Aiffres sur la D740 (79) ;
- ❖ 20 avril 2012 : Mise en service de la liaison Valenton - Limeil-Brévannes sur la D110 (94) ;
- ❖ 25 avril 2012 : Mise en service de la déviation Sud d'Aubenas sur la D104 (07) ;
- ❖ 4 mai 2012 : Ouverture de la première tranche de la déviation de Boissy-Saint-Léger sur la RN19 (sens Brie-Comte-Robert -> Paris) ;
- ❖ 9 mai 2012 : Mise en service de la déviation de Lafox-Beauregard sur la D813 (47) qui permet de contourner Agen par le sud ;
- ❖ 4 juin 2012 : Fermeture définitive du tourne-à-gauche de la bretelle de sortie *Châlon-sud* sur l'autoroute A6 en direction de la RCEA via la RN80 ;
- ❖ 24 juin 2012 : Inauguration de la déviation de Saint-Germain-Laprade sur la D150 (43) ;
- ❖ 30 juin 2012 : Ouverture de la déviation de Clermont - Catenoy de la RN31 dans le département de l'Oise (60) ;
- ❖ 6 juillet 2012 : Mise en service de l'autoroute A63 en 2x3 voies entre Ondres et Biarritz ;
- ❖ 23 juillet 2012 : Ouverture de la première section de la rocade de déplacements à Saint-Brieuc entre Tréguen (D27) et Ploufragan (D790) ;
- ❖ 6 septembre 2012 : Mise en service du 3^{ème} tronçon de la déviation de Contres (liaison D122/D956) dans le département du Loir-et-Cher (41) ;
- ❖ 17 septembre 2012 :
 - Mise en service de la déviation de Saint-Claud sur la D951 (16) ;
 - ... et aussi le même jour : Ouverture de la déviation de Stuckange sur la D918 (57) ;
- ❖ 19 septembre 2012 : Ouverture de l'échangeur de Thiéblemont-Farémont sur la RN4 dans le département de la Marne (51) ;
- ❖ 6 octobre 2012 :
 - Mise en service du 2^{ème} et dernier tronçon de la déviation Ouest de Chaumont sur la RN67 en 2x2 voies ;
 - Ouverture de la déviation d'Auneau sur la D19 (28) ;
- ❖ 10 octobre 2012 : Ouverture du nouveau diffuseur de Balbigny sur les autoroutes A72 et A89 ;
- ❖ 26 octobre 2012 : Mise en service de la déviation de Montagny sur la D502 (42) ;
- ❖ 31 octobre 2012 : Mise en service de la déviation Nord de *Noustoulet*, un hameau de Saint-Germain-Laprade sur la D15 (43) ;
- ❖ 5 novembre 2012 : Mise en service de la déviation de Saint-Gervais-les-Bains sur la D902 (74) ;
- ❖ 14 novembre 2012 : Inauguration de la voie rapide Borgo – Arena sur la RN193 qui deviendra la future RT20 ;
- ❖ 19 novembre 2012 : Inauguration de la déviation de Bruay-la-Buissière sur la D941 (62) ;
- ❖ 11 décembre 2012 : Mise en service de la RN141 en voie express entre Le Breuil et La Barre ;
- ❖ 12 décembre 2012 : Ouverture de la 2^{ème} chaussée de la déviation partielle de Boissy-Saint-Léger sur la RN19 ;

- ❖ 15 décembre 2012 : Mise en service de la RN124 en voie express entre Auch et Aubiet ;
- ❖ 16 décembre 2012 : Mise en service de l'élargissement en 2x3 voies de l'autoroute A87 entre Sorges et Haute-Perche ;
- ❖ 20 décembre 2012 : Mise en service de la RN2 en voie express entre Le Plessis-Belleville et Nanteuil-le-Haudoin ;
- ❖ 21 décembre 2012 : Mise en service d'une 2^{ème} voie montante sur la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc sur la RN205 ;
- ❖ 26 décembre 2012 : Elargissement à 2x3 voies de l'autoroute A50 entre Bandol et La Ciotat ;
- ❖ 21 janvier 2013 : Mise en service de l'autoroute A89 entre Balbigny et la Tour-de-Salvigny à 09h30 ;
- ❖ 31 janvier 2013 : Mise en service de la déviation de Chabanais – Etagnac en voie express sur la RN141 (RCEA) à 10h30.

[2.4 – L'actualité sur 15 mois ... dans le monde du transport ferroviaire :](#)

EN FRANCE :

NB : La liste éditée à ce-jour est susceptible d'être non exhaustive

- 28 juin 2012 : Signature d'un contrat de partenariat entre RFF et OC'VIA pour le contournement de Nîmes et Montpellier ;
- 27 août 2012 : Lancement du chantier de la LGV Bretagne-Pays de la Loire ;

[2.5 – L'actualité sur 15 mois ... dans le monde du transport urbain :](#)

EN FRANCE :

NB : La liste éditée à ce-jour est susceptible d'être non exhaustive

- 21 novembre 2011 : Lancement des travaux de l'extension de la ligne A du tramway de Strasbourg ;
- 1^{er} janvier 2012 :
 - L'autorité organisatrice des transports d'Orléans signe une délégation de service publique (DSP) pour une durée indéterminée à ce-jour avec Keolis ;
 - L'autorité organisatrice des transports d'Aix-en-Provence signe une DSP pour une durée de 8 ans avec Keolis ;
 - L'autorité organisatrice des transports d'Avignon signe une DSP pour une durée de 8 ans avec Veolia Transdev ;
 - L'autorité organisatrice des transports de Charleville-Mézières signe une DSP pour une durée de 5 ans avec RATP Développement ;
 - L'autorité organisatrice des transports d'Épinal signe une DSP pour une durée de 8 ans avec Keolis ;
 - L'autorité organisatrice des transports de Metz signe une DSP pour une durée inconnue à ce-jour avec Keolis ;
- 2 janvier 2012 : Le réseau *Octobus* de Rodez devient «*Agglobus*» avec un meilleur cadencement des lignes de bus ;
- Janvier 2012 : Mise en service de la *Liaison Multimodale Sud Est* en BHNS à Toulouse ;
- 27 février 2012 : Lancement du réseau de bus *Colibri* à Miribel dans le département de l'Ain ;

- 6 avril 2012 : Mise en service des lignes 3 et 4 du tramway de Montpellier, ainsi que l'extension de la 1^{ère} ligne ;
- 23 juin 2012 : Mise en service de la 1^{ère} ligne de tramway de Brest ;
- 30 juin 2012 : Mise en service de la seconde ligne de tramway d'Orléans ;
- 1^{er} juillet 2012 :
 - L'autorité organisatrice des transports de Bourges signe une DSP pour une durée de 5 ans avec RATP Développement ;
 - L'autorité organisatrice des transports de Châteaudun signe une DSP pour une durée de 4 ans avec RATP Développement ;
 - L'autorité organisatrice des transports de Moulins signe une DSP pour une durée de 7 ans avec RATP Développement ;
 - L'autorité organisatrice des transports de Saint-Étienne signe une DSP pour une durée de 9 ans avec Veolia Transdev ;
- 27 août 2012 :
 - Le réseau des transports urbains d'Avignon change de nom et devient *Bus plus* ;
 - Ouverture des lignes de BHNS (lianes n°4 et n°91) à Lille ;
- 1^{er} septembre 2012 : Mise en service de la 1^{ère} ligne de tramway de Dijon ;
- 3 septembre 2012 :
 - Mise en service d'une ligne de BHNS thermique à Saint-Nazaire ;
 - Mise en service d'une ligne de BHNS à Châlon-sur-Saône ;
- 22 septembre 2012 : Mise en service de la branche *Lyon/Saint-Paul - Sain-Bel* du tram-train Rhône-Alpes ;
- 29 septembre 2012 : Mise en service de la 1^{ère} ligne de BHNS à guidage optique à Nîmes ;
- 1^{er} octobre 2012 : Mise en service de l'extension de la ligne 1 du tramway de Nantes ;
- 15 novembre 2012 : Mise en service de l'extension de la 1^{ère} ligne de tramway d'Île-de-France entre Saint-Denis et Asnières-Gennevilliers ;
- 17 novembre 2012 : Mise en service de l'extension de la ligne T2 du tramway de Lyon qui devient la ligne T5 ;
- 19 novembre 2012 : Mise en service de l'extension de la 2^{nde} ligne de tramway d'Île-de-France entre La Défense et le Pont de Bezons ;
- 8 décembre 2012 : Mise en service de la 2^{ème} ligne de tramway de Dijon trois mois seulement après l'ouverture de la 1^{ère} ligne ;
- 12 décembre 2012 : Mise en service de la 1^{ère} ligne de tramway du Havre à 12h12 !
- 15 décembre 2012 : Mise en service de l'extension de la 3^{ème} ligne de tramway d'Île-de-France entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle ;
- 1^{er} janvier 2013 :
 - L'autorité organisatrice des transports de Chalon-sur-Saône reconduit la DSP pour une durée de 6 ans avec Veolia Transdev ;
 - L'autorité organisatrice des transports de Rennes signe une DSP pour une durée de 5 ans avec Keolis ;
 - L'autorité organisatrice des transports de Strasbourg signe une DSP pour une durée de 5 ans avec Keolis ;
 - L'autorité organisatrice des transports de Thionville délègue à la régie publique (SPL) une DSP pour une durée inconnue.

3.1 – Reportages :

Bison Futé : historique et évolutions (1^{ère} partie)

La création de **Bison Futé** remonte au milieu des années 70, plus exactement au 30 juin 1976 sur une initiative du ministère des Transports, dans le but d'éviter les embouteillages et bouchons pour la grande migration estivale de l'été. A l'origine, il s'agit d'un dispositif de régulation de la circulation qui se décline en l'établissement de cartes de France spécifiques lors des départs en vacances ou pour les longs week-ends et comporte trois axes d'action :

- L'étalement dans le temps des déplacements (grâce à des tranches horaires conseillées et des aires de repos aménagées) ;
- Le renforcement des itinéraires de remplacement (plus de 3 500 km d'itinéraires Bis sont balisés dès 1976) ;
- La communication vers l'utilisateur (via 64 quotidiens nationaux et régionaux).

Cette campagne se matérialise par l'apparition d'une mascotte *Bison Futé* créée par le publicitaire Daniel Robert. Bison Futé a été choisi pour incarner l'information routière et de la rendre dynamique et sympathique. C'est pourquoi la mascotte doit être identifiable par tous.

Les hésitations sont passées sur le dauphin, vif et intelligent, la girafe, « Ginette », sensée dominer la situation, un oiseau « Timothée voit loin » avec de grosses jumelles, une tortue, un lapin, le rat des villes et le rat des champs ... Mais c'est l'indien qui s'est imposé car il répond parfaitement aux préoccupations qui sont les nôtres : illustration du meilleur pisteur sur les itinéraires Bis. Indien subtil, sioux, adroit, débrouillard, en un mot « futé ».

Le 2 août 1975, les Centres d'Information routière recensent 600 km de bouchons cumulés sur la RN10 entre Paris et l'Espagne (soit environ 60 000 véhicules bloqués simultanément). En réponse aux graves perturbations subies par l'utilisateur de la route et face à la forte mobilisation médiatique, le ministère des Transports lance, en 1976, une importante campagne de communication sous l'emblème Bison Futé pour que cela ne se reproduise plus. Un groupe composé d'une dizaine de personnes fut donc formé dans l'unique but d'informer et de conseiller les automobilistes pour fluidifier et faciliter le trafic.

A l'origine, Bison Futé n'intervient que sur quelques axes pour indiquer les itinéraires bis ou les itinéraires de délestage, en période estivale, au moment des grands départs en vacances. Il étendra peu à peu son influence sur l'ensemble du réseau routier, tout au long de l'année, pour devenir au fil du temps et des avancées technologiques l'emblème de l'information routière publique en temps réel. En 1976, Bison Futé décide de publier chaque année une carte routière d'un nouveau genre, qui précise les zones de bouchons (par des points noirs), les itinéraires Bis (en vert), et les points d'accueil au célèbre logo Bison Futé. Cette carte sera éditée jusqu'en 2003, où elle sera abandonnée en raison de ses informations trop générales. En 2006, une nouvelle signature traduisant cette évolution sera ainsi accolée à la marque Bison Futé : « **Bison Futé, sur tous vos trajets, du départ à l'arrivée** ».

Outils de diffusion des informations de Bison futé :

Des systèmes de comptage et de surveillance automatique du trafic ainsi que des systèmes informatisés de traitement des données développés par les services publics, permettent désormais de recueillir puis de transmettre instantanément tous les jours de l'année, 24 heures sur 24, les conditions de circulation et les perturbations (accidents, ralentissements, bouchons, chantiers en cours...) Toutes ces données sont hébergées sur les serveurs du Centre d'Études techniques de l'Équipement (CETE) de Bordeaux et constituent la base nationale de données Bison Futé.

- Les **opérateurs de service** : Ces opérateurs privés développent de nouveaux supports d'information routière (téléphonie, WAP, GPS, internet...). Ils accèdent, par convention avec le ministère chargé des Transports, à la base nationale de données Bison Futé.
- Le **service téléphonique Audiotex** permet de donner des informations en temps réel, via un serveur vocal gratuit depuis un poste fixe. Des communiqués événementiels, des points circulation, des bulletins de prévision routière à 24h ou des bulletins de météorologie routière sont diffusés automatiquement par messagerie électronique aux 1 500 abonnés des Centres d'Information routière (professionnels, institutionnels ou privés, et médias).
- Des informations sont relayées par **les médias** (télévisions, radios des autoroutes concédées – 107.7 FM – et les radios locales). L'État a développé des partenariats avec les radios du réseau France Bleu. Une convention nationale de partenariat

- entre l'État et Radio-France pour la diffusion d'information routière par le réseau France Bleu a été signée le 13 mars 2007.
- Un **gadget « Bison futé »** est téléchargeable sur votre ordinateur, sur votre smartphone ou sur votre tablette numérique qui permet de suivre en temps réel le trafic routier dans les grandes agglomérations françaises ;
 - Le **site Internet Bison Futé** qui a été créé en 1997, puis rénové successivement en 2006 et en 2011, propose un service abonnement qui permet d'avoir une vision globale du trafic. Les perturbations (accidents, ralentissements, bouchons, chantiers en cours...) sont signalés par des icônes placés sur les principaux axes routiers visualisés sur la carte de France divisée en quatre grandes zones géographiques (cartes ASTEC – Animation Synoptique Temps réel Événements et Comptages) ; un indicateur « traficolor » renseigne sur la fluidité du trafic : vert, les axes présentent un trafic fluide ; orange, les axes sont encombrés ; rouge, les réseaux sont saturés. Le site, est équipé par un outil informatique nommé « Tipi ». Cet outil automatise l'ensemble des processus de gestion et d'échanges de l'information routière, en particulier entre les Centres d'Information routière et les Centres d'Ingénierie et de Gestion du Trafic. ;
 - Des **panneaux à messages variables (PMV)** situés sur les axes autoroutiers et nationaux diffusent en temps réel des informations routières à destination des usagers. Indispensables pour diffuser des informations en temps réel sur les trajets (temps de parcours, alertes ou conseils), ils sont gérés directement par les Centres d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (CIGT) et les Postes de Contrôle (PC) des sociétés concessionnaires d'autoroutes.
 - Les **bulletins quotidiens des Centres d'Information routière** : Des communiqués événementiels, des points circulation, des bulletins de prévision routière à 24 heures ou des bulletins de météorologie routière sont diffusés automatiquement par messagerie électronique aux 1 500 abonnés des Centres d'Information routière (professionnels, institutionnels ou privés, et médias).

Bref historique :

- **1966 : La Gendarmerie nationale** crée, à titre expérimental, un organisme chargé de regrouper et d'exploiter les informations relatives à la circulation routière recueillies par ses unités sur l'ensemble du territoire.
- **1968 : Le Centre national d'Information routière de la Gendarmerie (CNIRG)** est créé au fort de Rosny-sous-Bois.
- **1969** : Création du **Centre national d'Information routière (CNIR)** à Rosny-sous-Bois chargée de recueillir, analyser et diffuser l'information routière.
- **De 1972 à 1980, 7 Centres régionaux d'Information et de Coordination routières (CRICR)** sont créés à Metz, Lyon, Bordeaux, Lille, Marseille, Rennes et Créteil.
- **30 juin 1976 : Naissance de Bison Futé.**
- **1983 : Lancement du calendrier Bison futé** qui retrace les principales difficultés de circulation prévisibles sur l'année.
- **1991 : L'État lance son 1^{er} schéma directeur d'exploitation de la route (SDER)**. Celui-ci définit pour les différentes catégories d'autoroutes et de routes nationales des objectifs d'exploitation, l'organisation à mettre en place et les moyens correspondants.
- **1997 : Les Centres d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (CIGT)** sont chargés d'élaborer les stratégies d'exploitation de la route, de coordonner les interventions, d'informer les CRICR et d'organiser l'information routière localement, sur une zone géographique ou un réseau spécialisé. Au fil du temps seront créés : *Sirius* en Île-de-France, *Coral* à Lyon, *Marius* à Marseille, *Allegro* à Lille, *Aliénor* à Bordeaux, *Gentiane* à Grenoble, *Gutenberg* à Strasbourg, *Dor Breizh* à Rennes, *Hyronnelle* à Saint-Étienne, *Erato* à Toulouse, *Osiris* en Savoie, les CIGT de l'A75 et de l'A20, ...
- **2000 : Création du schéma directeur d'information routière (SDIR)**. Le but est d'améliorer le service rendu à l'utilisateur et mieux répondre aux enjeux de sécurité et de gestion du trafic. Cette politique se traduira par la mise en œuvre d'une information en temps réel sur la sécurité et les conditions générales de circulation sur un réseau stratégique.

Bison Futé existe grâce à des acteurs du service public d'information routière :

- Centres d'Information routière : Les décrets du 16 janvier 2002 et du 4 mars 2010 relatifs aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité placent les CRICR sous l'autorité de ces préfets pour coordonner et mettre en œuvre, à l'échelon interdépartemental, les mesures de gestion du trafic et d'information routière prises au niveau de chaque département.
- Directions Interdépartementales des Routes (DIR) : Avec les lois de décentralisation intervenues entre 2004 et 2006, l'État réorganise sa politique d'exploitation des routes et les services chargés de la mettre en œuvre. De nouveaux services sont créés, les Directions interdépartementales des Routes. Elles sont chargées depuis 2007 de la gestion du réseau routier national non concédé, soit près de 12 000 km de voies.

Bison Futé diffuse l'information routière prévisionnelle en utilisant plusieurs outils :

- Plan Primevère : il s'agit de planifier des journées de surveillance renforcée du réseau, par les unités de police de la circulation, pendant les périodes et dans les zones présumées les plus sensibles en termes de flux de circulation.
- Calendrier des jours hors chantiers : pour éviter que les travaux routiers de longue durée ne viennent perturber la circulation lors des grandes migrations, certaines journées sont classées « sans chantiers ». Les responsables de chantiers libèrent les voies de circulation, chaque fois que cela est possible.
- Dispositions réglementaires pour la sécurité des usagers : Arrêté relatif aux jours d'interdiction complémentaire de circulation pour les poids lourds ; arrêté d'interdiction de circulation des véhicules de transport en commun d'enfants par des véhicules affectés aux transports en commun de personnes. En ce domaine, Bison Futé publie chaque année une brochure plus particulièrement destinée aux professionnels du transport. Elle présente la réglementation française et les principales dates des restrictions de circulation pour les poids lourds. Ces brochures réalisées chaque année par le CNIR sont téléchargeables en plusieurs langues :
 - **Le régime général des interdictions de circuler** pour les véhicules lourds est défini par l'arrêté du 11 juillet 2011 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes. Ce régime général des interdictions et des dérogations est détaillé dans la brochure "Véhicules lourds" réalisée chaque année par le CNIR.
 - Chaque année, un arrêté fixe les dates d'interdiction complémentaires de circuler ; un autre arrêté fixe également les dates d'interdiction des routes à grande circulation aux concentrations et manifestations sportives à certaines périodes de l'année.
- Diffusion de l'information aux transporteurs : sur le site Internet de Bison Futé, un espace Transporteurs permet d'informer les professionnels de la route des arrêtés qui règlementent la circulation pour encadrer la sécurité des usagers ;
- Diffusion de l'information aux usagers souhaitant voyager en Europe : Bison Futé donne également sur son site Internet des conseils aux voyageurs souhaitant circuler en Europe, ainsi que la diffusion des informations en provenance des pays frontaliers qui règlementent notamment la circulation des véhicules lourds ;

Evolution du logo Bison Futé :



De 1976 à 1990



De 1990 à 2010



Depuis 2010

① **La seconde partie de l'article consacrée à Bison Futé paraîtra dans un prochain numéro.**

A suivre ...

Notes et références :

- Site de Bison Futé : <http://www.bison-fute.equipement.gouv.fr/diri/Accueil.do>
- Article sur l'histoire de Bison Futé : <http://suite101.fr/article/histoire-de-bison-fute-le-petit-indien-ami-des-vacanciers-a14693#axzz21GG8vKbp>

3.2 – Reportages :

Le canal Seine-Nord Europe

Le **canal Seine-Nord Europe** est un projet d'aménagement qui vise à développer un réseau fluvial qui ne supporte pas le trafic à grand gabarit actuel entre Paris et le nord de la France.

En effet, les bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais représentent 60 % du trafic fluvial en France. Le **canal du Nord**, qui relie actuellement ces deux bassins de navigation, constitue de par sa faible capacité de transport (650 tonnes) un goulet d'étranglement qui interdit la circulation des convois à grand gabarit et limite ainsi considérablement les échanges fluviaux nord/sud. Le **canal Seine-Nord Europe**, qui accueillera des convois emportant jusqu'à 4400 tonnes, offrira une continuité de navigation entre les deux bassins et assurera le développement et la compétitivité du mode fluvial au service des entreprises.

Le **canal à grand gabarit Seine-Nord Europe** à construire entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac est le maillon central de la liaison européenne Seine-Escaut. Il représente un nouveau système pour le transport de marchandises entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Il a été déclaré d'utilité publique le 12 septembre 2008 et va être construit pour une mise en service espérée en 2017.

En avril 2011, le gouvernement Fillon a décidé le lancement du dialogue compétitif en vue de l'attribution d'un contrat de partenariat portant sur le financement, la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien, la maintenance et la régénération du futur canal Seine-Nord Europe et de ses aménagements connexes, dont la réalisation de l'infrastructure de quatre plates-formes multimodales.

Le coût global du projet Seine-Nord Europe, plates-formes comprises, avait été évalué, en 2009, par Voies navigables de France (VNF) à 4,3 milliards d'euros. Le plan de financement envisagé reposait, d'une part, sur l'apport d'une subvention publique initiale de 2,2 Md d'euros et, d'autre part, sur un préfinancement du complément par le partenaire privé.

VNF a engagé le dialogue compétitif, avec les deux candidats Bouygues et Vinci, du Canal Seine Nord-Europe en 2011. Sur la partie financière, les propositions initiales d'octobre 2011 dépassaient significativement l'enveloppe retenue au départ par VNF.

Dans ce cadre, il est donc nécessaire d'approfondir la possibilité de financements complémentaires tant de la part de l'Europe, des collectivités publiques que des financements privés.

Par ailleurs, compte tenu du contexte financier international actuel, les candidats rencontreraient des difficultés à progresser sur le financement bancaire de leur partie du projet et les annuités acceptables par VNF et l'Etat qui en ressortiraient. Ceci nécessite d'approcher la commission européenne, la Banque Européenne d'Investissement (BEI), d'étudier les possibilités de recours aux « project bonds » pour ce projet et d'aller voir les collectivités publiques pour des financements complémentaires.



C'est quoi VNF ?

VNF ou Voies Navigables de France est un établissement public à caractère administratif (EPA), dépendant du Ministère des Transports, dont son but est de gérer la majorité des infrastructures navigables en France (environ 6 700 km). Son siège est situé à Béthune et cet EPA est divisé en 7 directions territoriales. Cet établissement public a été créé en 1991 en remplacement de l'ancien Office National de la Navigation (ONN) créé en 1912.

Calendrier concernant l'avant-projet :

- ▶ **1993** : Débat public sur l'opportunité de réaliser le canal Seine-Nord Europe ;
- ▶ **de 1995 à 1998** : Etudes préliminaires et concertations ;
- ▶ **2002** : Choix du fuseau de tracé ;
- ▶ **2006** : Détermination de la « bande DUP », de 500 mètres de large en moyenne, résultat des études d'avant-projet sommaire et des concertations depuis 2004 ;
- ▶ **2007** : Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).



**Logo de Voies
Navigables de France
(VNF).**

Calendrier prévisionnel :

- ▶ **3 avril 2009** : Lancement de l'Avis d'Appel Public à la Concurrence (A.A.P.C.) pour la procédure de Partenariat Public Privé (PPP) ;
- ▶ **Fin 2009 à 2011** : Phases du dialogue compétitif qui aboutiront à la signature du contrat de partenariat (C.P.) ;
- ▶ **depuis Septembre 2008 à fin 2009** : Diagnostics archéologiques ;
- ▶ **de Juin 2009 à 2011** : Fouilles archéologiques ;
- ▶ **à partir d'Octobre 2009** : début des acquisitions de terrain ;
- ▶ **2009 à 2010** : Procédures d'autorisation administrative au titre de la Loi sur l'Eau ;
- ▶ **2010 - 2012** : Travaux préparatoires ;
- ▶ **2012 - 2016** : Travaux de construction ;
- ▶ **2016** : Mise en service du canal Seine-Nord Europe dans le cadre d'un contrat de partenariat.

Projects bonds ou Euro-obligations ?

Les eurobonds, ou euro-obligations, seraient des emprunts émis en commun par les pays de la zone euro sur les marchés. Les eurobonds permettraient aux Etats considérés comme les plus risqués par les marchés de refinancer leur dette à moindre coût. En théorie, le rendement de ces titres devrait en effet être équivalent à la moyenne pondérée des taux d'emprunt de chacun des pays.

Chiffres clés du projet :

- longueur de 106 km en France de Compiègne à Aubencheul-au-Bac (dont 34 km dans l'Oise, 46 km dans la Somme et 26 km dans le Pas-de-Calais et le Nord),
- largeur de 54 mètres pour le plan d'eau en section courante (entre 100 et 150 mètres avec les berges et chemins de service),
- superficie globale du projet : 2 450 hectares,
- profondeur de 4,50 mètres,
- 55 millions de m³ de terres déplacés,
- 7 écluses (dont 1 dans la vallée de l'Oise (6,41 m de chute) et 6 entre Noyon et le canal Dunkerque-Escaut d'une hauteur de chute variant de 15 à 30 m),
- 3 ponts-canaux (2 sur les autoroutes A29 et A26 et un ouvrage exceptionnel de 1 330 mètres de long pour franchir la Somme.),
- 57 ponts routiers,
- 2 ponts ferroviaires,
- 4 plates-formes d'activités (Cambrai-Marquion, Péronne-Haute Picardie, Nesle, Noyonnais),
- 5 quais céréaliers (Graincourt-les-Havrincourt, Moislains, Cléry-sur-Somme, Languevoisin et Noyon),
- 2 quais de transbordement (Thourotte et Ribécourt),
- 5 équipements pour la plaisance (Hermies, Allaines, Biaches/pont-canal, Saint-Christ-Briost, Ercheu),
- 2 bassins réservoirs d'eau (Allaines-Bouchavesnes-Bergen (Louette) et Etricourt-Manancourt-Equancourt (Tarteron)).

Les travaux de réalisation du canal :

Les travaux de construction du canal seront réalisés en cinq ans environ. Ils commenceront par des déplacements de réseaux (gaz, électricité). L'ouvrage dont la durée de construction est la plus importante est le pont-canal de franchissement de la Somme : la construction de cet ouvrage exceptionnel est envisagée sur une durée de quatre ans. Les chantiers de terrassement seront réalisés en trois ans et les écluses en trois ans et demi. La mise en service du canal sera précédée d'une série d'essais sur le fonctionnement du système, qui durera environ trois mois.

A une époque où l'économie est morose, ce projet de grande envergure revêt plusieurs enjeux.

Les enjeux économiques :

- créer des emplois (entre 10000 et 11000 pendant les travaux dont 4000 sur le chantier) ;
- d'ici à 2030, 25 000 emplois dans les activités portuaires, la logistique et l'industrie ;
- favoriser le tourisme fluvial et sur terre.

Les enjeux européens :

- relier la vallée de la Seine à la Flandre, la Wallonie, les Pays-Bas et l'Allemagne ;

Les enjeux territoriaux :

- développer un trafic maritime depuis Rouen (céréales) ;
- desservir les industries franciliennes ;
- valoriser l'agriculture et l'industrie en Picardie ;
- renforcer le rayonnement du port maritime de Dunkerque.

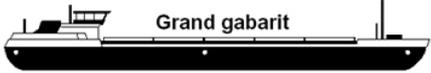
Les enjeux écologiques :

- limiter la croissance du trafic routier ;
- diminuer les émissions de gaz à effet de serre (protocole de Kyoto), soit une économie de 280 000 tonnes de CO² en 2020, et 570 000 tonnes en 2050 ;
- contrôler les niveaux d'eau pour limiter l'impact des crues, dans la Somme et l'Oise.

① *N.B : Ce projet est inscrit au Grenelle Environnement.*

Tableau comparatif des coûts de transport

**Route, rail, navigation :
le point sur les coûts de transport**

12€/t		3€/t
17€/t		4€/t
21€/t		12€/t
22€/t		5€/t

Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 Km
y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation

Coûts externes pour une tonne transportée sur 350 Km
(coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)

Focus sur ... le partenariat public privé :

Appelé aussi contrat de partenariat (CP ou CDP), un partenariat public-privé (PPP), est un mode de financement pour les collectivités locales et l'Etat qui permettent de réaliser des infrastructures (routes, lignes ferroviaires, éclairage public, ...) en mandatant un prestataire privé qui aura la charge de construire et d'entretenir pendant quelques décennies l'infrastructure. En échange, la collectivité locale (ou l'Etat) devra payer des loyers à ce prestataire jusqu'à la fin du contrat. Cependant, dans le contexte économique actuel, ce type de financement a fait l'objet d'une remise en cause par le gouvernement Ayrault en décembre 2012. En effet, le PPP crée un artifice dans les finances publiques car jusqu'en 2012, les loyers payés qui représentent de lourdes charges financières ne figuraient pas au bilan des collectivités locales et de l'Etat, ce qui risque de retarder des grands projets en raison de la crise de la dette.

Notes et références :

- Site officiel du projet relatif au canal Seine-Nord Europe : <http://www.seine-nord-europe.com/>

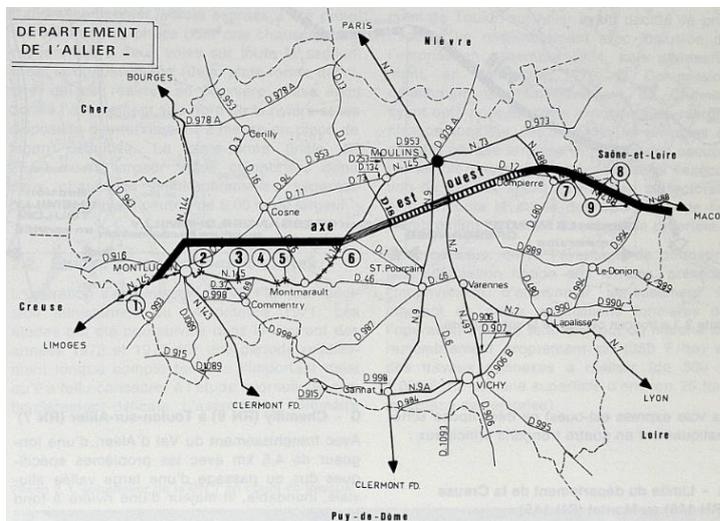
3.3 – Reportages : **Aux origines de la RCEA**

La **Route Centre Europe Atlantique**, ou **RCEA**, est un ensemble d'axes routiers qui traversent la France d'Est en Ouest en longeant le Nord du Massif Central. Elle connecte plusieurs ports de la façade atlantique (Nantes-Sant-Nazaire, La Rochelle, Rochefort, Royan et Bordeaux) à plusieurs pays frontaliers de la France (Allemagne, Suisse, Italie), tout en desservant un ensemble de territoires urbains ruraux. L'originalité de cet axe est d'être transversal, c'est-à-dire non orienté vers Paris. De fait, le soutien à l'aménagement de cette route a été essentiellement porté par les élus et les chambres consulaires locales, ainsi que plus ponctuellement par l'Union Européenne.



Le logo historique de l'association de promotion de la RCEA, l'ARCEA, permet de comprendre l'architecture de ce réseau en voie d'aménagement depuis plus de 50 ans. Il repose sur un maillon central formé par les RN79 et RN145 compris entre La Croisière (Creuse) et Paray-le-Monial (Saône-et-Loire) et sur plusieurs branches qui le relient en étoile à plusieurs pays et métropoles.

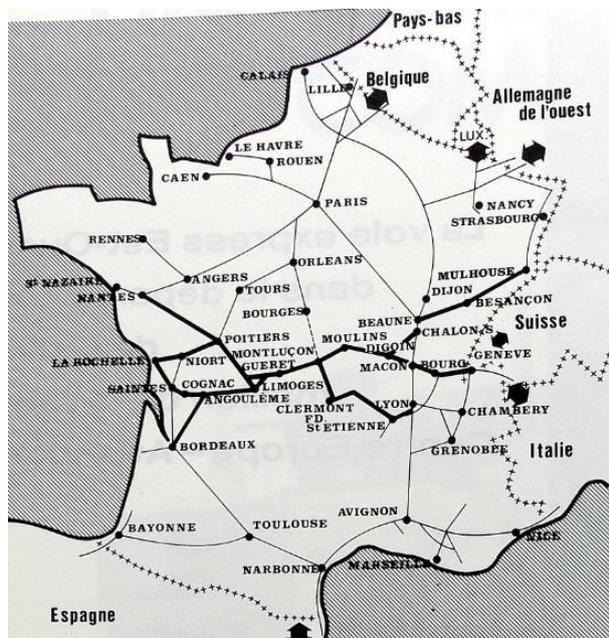
A l'heure actuelle, l'aménagement de la RCEA est très contrasté. Si le tronc commun est désormais totalement aménagé en voie express, certaines sections demeurent à 2 voies, ce qui génère de graves problèmes de sécurité et de fluidité. Pour remédier à cette situation, une mise en concession entre Montmarault et Mâcon avait été évoquée mais elle semble désormais compromise. Les branches appartenant à des autoroutes concédées de longue date (A6, A10, A31, etc.) sont totalement opérationnelles. De même, plusieurs axes à fort enjeu comme la RN141 et la RN150 font l'objet d'investissements soutenus. Cependant, certains maillons sont négligés comme l'axe Poitiers – Bellac – Limoges (RN147) quand certains sont laissés pour compte comme Bellac – La Croisière (RN145).



L'état contrasté de l'avancement de certaines sections de la RCEA s'explique essentiellement par leur financement qui repose exclusivement sur des crédits publics. Ce problème s'est posé très tôt et il explique que le département de l'Allier ait aménagé sur ses deniers dès les années 1970 la section courant au Sud de Moulins, l'Etat ayant alors promis d'aménager le restant de l'itinéraire... A côté des problèmes financiers récurrents, il convient de considérer également le facteur historique qui est pourtant négligé. Aux origines de la RCEA, il n'était en effet pas question d'aménager un

ensemble de voies express mais plutôt de calibrer correctement l'itinéraire, au besoin en déviant des agglomérations et en rectifiant le tracé de sections sinueuses.

L'ancêtre de la RCEA apparaît en 1935 avec la liaison entre La Rochelle et Genève présente dans le plan Pigelet-Lainé des autoroutes françaises. Il faut attendre 1954 pour que le principe d'une liaison Est – Ouest réapparaisse avec la création d'une association pour la route Bordeaux – Genève. Les élus des collectivités locales se mobilisent progressivement et ce mouvement prend la forme d'une nouvelle association, l'ARCEA, créée en novembre 1967. Son objectif est "*d'entreprendre toute action politique, économique, sociale, touristique et culturel tendant au développement du premier axe routier transversal allant de la Suisse à l'Océan*".



La première étude technique sur le choix des itinéraires est publiée fin 1968 qui fixe le principe du tronc commun et des branches rayonnantes afin d'offrir un large éventail de dessertes. Le choix d'un passage au Nord du Massif Central s'impose comme un compromis à la fois pour des raisons économiques (travaux moindres et linéaire à construire plus faible) et des raisons techniques (viabilité en toute saison). En accord avec la Direction des Routes, le projet est inscrit dans sa totalité au Schéma Directeur Routier de 1971 qui fait la part belle aux liaisons d'aménagement du territoire. La mise en œuvre de ce schéma provoque le classement dans la voirie nationale des sections alors construites par les départements. En 1978, le Conseil de l'Europe recommande même l'accélération des travaux sur la RCEA.

Au niveau local, plusieurs départements se mobilisent dès le départ. Citons notamment l'Allier qui entreprend les travaux d'un axe Est – Ouest de desserte locale supposé s'intégrer à terme dans la RCEA. De façon similaire, la Saône-et-Loire aménage une étoile routière autour de Montchanin vers Le Creusot, Montceau-les-Mines et Chalon-sur-Saône ainsi qu'une nouvelle route entre La Fourche et Clermain. Plus modestement, la Creuse améliore nettement le parcours de l'axe Montluçon – Guéret – La Souterraine. Bien que comportant une seule chaussée et parfois 3 voies, ces réalisations précurseur des années 1970 ont contribué à fixer l'armature de la RCEA. Elles ont également permis d'enclencher un processus quasiment irréversible, le travail débuté ne demandant qu'à être achevé avec l'essor du trafic. Le choix à venir d'un mode de financement pour le doublement de la liaison entre l'A71 et l'A6 ne sera finalement qu'un nouvel avatar dans une histoire déjà pluri-décennale.

Références :

- Archives administratives de la Direction de l'Equipement

4. – Le point sur les chantiers en cours en France :

4.1 – Chantiers dans le transport routier :

Malgré la crise, la France poursuit ses efforts de modernisation de son réseau routier. Le changement de gouvernement semble marquer une nette inflexion avec la politique routière rigide issue du Grenelle de l'Environnement. Fin janvier 2013, interrogé sur le devenir du bouclage de l'A51, le Ministre des Transports annonce à l'Assemblée Nationale un plan de relance autoroutier.

Vers une relance de la politique autoroutière...

Ce plan de relance est évoqué régulièrement depuis plusieurs mois car il doit impliquer fortement les sociétés concessionnaires actuelles du réseau autoroutier. Il s'agit d'une part de mettre en chantier et d'accélérer la réalisation de toutes les autoroutes déjà prévues dans les contrats de concession : doublement de l'A9 à Montpellier, A719 pour la desserte de Vichy, A466 au Nord-Ouest de Lyon, etc. Il s'agit d'autre part de confier à des sociétés concessionnaires des sections d'autoroutes en service en vue de leur modernisation (élargissement et mise aux normes autoroutières) et de courts maillons neufs servant à compléter l'armature du réseau autoroutier (dont le Tunnel de Toulon et la desserte du Chablais).

... par l'adossement ?

Concrètement, il s'agit de reprendre la pratique de l'adossement dans la mesure où elle est compatible avec la réglementation européenne. L'adossement a notamment permis la construction de très nombreux kilomètres d'autoroutes a priori non rentables grâce à leur financement par des sections amorties. L'A89 exploitée par ASF a ainsi été « subventionnée » par les autoroutes rentables du réseau (A7 et A9 par exemple). Ce système a été remis en cause dans les années 1980 et interdit en France dans les années 1990 pour cause d'entrave à la concurrence. De fait, les nouvelles autoroutes (A19, A65, etc.) ont été construites via des montages spécifiques qui assurent un équilibre propre de la concession, éventuellement avec apport de fonds publics. Les difficultés rencontrées par l'A65 qui combine trafic faible et coût très élevé montrent les limites de la réglementation annuelle. Des chantiers à l'utilité socio-économique incontestable comme l'A45 ne peuvent être financés sans une forte contribution publique, ce qui menace leur réalisation. De fait, le principe de l'adossement revient en grâce, notamment grâce à une décision récente du Conseil d'Etat qui autorise cette pratique pour de courts prolongements ou des antennes d'autoroutes existantes. Si cette pratique devait être étendue (avec l'accord des autorités européennes), un grand nombre de projets pourraient à nouveau être envisagés sans la contrainte de trouver des financements publics. Le financeur serait en fait l'utilisateur des sections déjà construites du réseau concédé au moyen de hausses de péages combinées à un prolongement de la durée des concessions existantes.

Autoroutes

Les chantiers autoroutiers sont les suivants :

- **A9** : Doublement de l'autoroute A9 à Montpellier. Les fouilles archéologiques se poursuivent en parallèle du calage définitif du tracé et des ouvrages d'art. Mise en service espérée fin 2017.
- **A63** : Mise à 2x3 voies avec mise aux normes autoroutières de la RN10 sur 104 kilomètres. Les travaux devraient être achevés partiellement à l'été 2013, l'autoroute devenant alors à péage. Le restant de l'itinéraire sera complété courant 2014.
- **A150** : Liaison entre Barentin et Yvetot permettant d'achever la liaison autoroutière entre Rouen et Le Havre. Le calage du tracé se termine au printemps 2013 et la mise en service est attendue en 2015.
- **A304** : Branche Ouest (de Charleville-Mézières à Gué d'Hossus) de l'A34 afin de relier rapidement la Belgique (en direction de Charleroi et Bruxelles) à tout l'Est de la France. Les travaux ont débuté ces derniers mois. Mise en service attendue en 2016 ;
- **A466** : Barreau de liaison A6/A46 entre Les Chères et Quincieux. Les premiers travaux ont commencé fin 2012 pour une mise en service en 2015.
- **A507** : 2^{ème} rocade de Marseille, construction en cours de la section Est, entre Frais-Vallon (S8) et Florian

(A50). Ouverture partielle prévue en 2016 si le financement est trouvé.

- **A719** : Prolongement de l'A719 entre Gannat et Vichy. Les premiers travaux ont commencé fin 2012 pour une mise en service en 2015.

D'autres axes sont en suspens :

- **A45** : Liaison autoroutière à péage entre Lyon et Saint-Étienne. L'A47 pourrait alors éventuellement être déclassée en boulevard urbain sur certaines sections (Givors). Ce projet a fait l'objet d'un appel d'offres pour le moment en cours.
- **A355** : Grand contournement Ouest de Strasbourg. Ce projet a été abandonné de façon spectaculaire par l'Etat après les élections de 2012 mais il pourrait être relancé faute de solution alternative.
- **A831** : Projet d'autoroute à péage entre Fontenay-le-Comte et Rochefort à travers notamment des zones protégées du Marais Poitevin. Ce projet a fait l'objet d'un appel d'offres pour le moment en cours.

Plusieurs projets font également l'objet d'études :

- **A16** : Projet de prolongement jusqu'à la Francilienne.
- **A28** : Projet de grand contournement Est de Rouen.
- **A54** : Projet de contournement par le sud de la ville d'Arles.
- **A56** : Projet autoroutier entre Salon de Provence et Fos sur Mer, avec déviation de Miramas en première phase.
- **A89** : Projet d'achèvement au Nord de Brive et au Nord de Lyon.
- **A154** : Projet d'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la RN154 entre Nonancourt et Allaines par mise au statut autoroutier et concession.
- **A319** : Projet d'autoroute entre Langres et Vesoul avec déviation de Port-sur-Saône en première phase.
- **A680** : Projet d'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la RN126 entre Verfeil et Castres par mise au statut autoroutier et concession.

Routes nationales

La modernisation des routes nationales a bénéficié ces dernières années du Plan de Relance. L'essentiel des moyens est désormais concentré dans les PDMI.

Les axes en train de devenir des voies express à 2x2 voies sont les suivants :

- **RN2** entre Paris et Soissons.
- **RN7** et **RN82** entre Moiry et Balbigny.
- **RN10** entre Poitiers et Bordeaux.
- **RN21** entre Tarbes et Lourdes.
- **RN57** entre Plombières-les-Bains et Besançon.
- **RN88** entre Albi et Rodez ainsi que sur le contournement du Puy-en-Velay.
- **RN124** entre Toulouse et Auch.
- **RN141** entre Limoges et Saintes.
- **RN164** entre Montauban-de-Bretagne et Châteaulin.
- **RN249** entre Cholet et Bressuire.

Il faut noter que la **RCEA** (*Route Centre Europe Atlantique*) ne devrait finalement pas être concédée entre les autoroutes A6 et A71. A la place, un financement alternatif utilisant le produit de l'éco-taxe sur les poids-lourds est évoqué.

Plusieurs projets de moindre envergure sont en cours sur le réseau routier national : outre les éternelles déviations de Boissy-Saint-Léger (RN19) et d'Ax-les-Thermes (RN20), citons les déviations de Beton-Bazoches (RN4), Arvant (RN102), Auxerre (RN151) ou Moulay (RN162).

Axes locaux

Au niveau départemental, plusieurs voies express sont en construction :

- Dans l'Ain, la déviation de Dortan.
- Dans l'Hérault, la mise aux normes de la rocade de Béziers et l'achèvement du LIEN à Montpellier.
- Dans l'Ille-et-Vilaine, l'axe Rennes – Redon.
- Dans l'Ille-et-Vilaine et le Maine-et-Loire, l'axe Rennes – Angers.
- En Vendée, l'axe La Roche-sur-Yon – Challans.

D'autres chantiers moins importants mais tout aussi utiles sont en cours : citons les déviations de Janneyrias (Ain), de Lons-le-Saunier (Jura), de Bonson (Loire), d'Ecouché (Orne), de Pesmes (Haute-Saône) et de Carpentras (Vaucluse).

Outre-mer

- ⇒ En Guadeloupe, la région termine le chantier de la déviation de Sainte-Anne sur la **RN4**, et va ensuite débiter celui de La Boucan sur la **RN2** en 2013.
- ⇒ En Martinique, la région poursuit le doublement en voie express de la **RN1** entre Le Lamentin et Le Robert, et celui de la **RN5** entre Rivière-Salée et Sainte-Luce. Quant au Conseil Général, il va débiter les travaux de la déviation des Trois-Ilets sur la **RD7** ;
- ⇒ En Guyane, après avoir entrepris la construction du Pont sur l'Oyapock avec une voie d'accès d'environ 5,4 km jusqu'à la frontière brésilienne, l'Etat va poursuivre à partir de 2012 le doublement en voie express de la **RN1** entre Balata et Soula, et celui de la **RN2** entre Balata et le palais régional omnisports ;
- ⇒ Sur l'île de la Réunion, la région débiter les travaux de la nouvelle route du littoral en 2013 sur la **RN1**. Elle est aussi maître d'ouvrage de la déviation de Saint-Joseph sur la **RN2** qui se réalisera en 3 phases entre 2012 et 2014 ;
- ⇒ A Mayotte, l'Etat planche sur l'utilité d'un contournement du centre-ville de Mamoudzou ;
- ⇒ A Saint-Martin, la collectivité a de nombreux projets routiers pour améliorer la circulation routière sur son île pour les années à venir. En effet, elle projette de dévier Grand-Case, le Quartier-d'Orléans et l'aéroport de l'Espérance. Elle a l'idée de construire une **Route des Crêtes** permettant de relier Marigot au Quartier d'Orléans, ainsi que de réaliser un contournement de Marigot par l'Est ou par l'Ouest ;
- ⇒ A Tahiti, le chantier de la **Route des Coteaux** continue à avancer pour une mise en service espérée en 2015. L'Etat polynésien a l'intention de construire la voie rapide **Te Ara Nui** entre Punaauia et Paea ;
- ⇒ En Nouvelle-Calédonie, la Savexpress en association avec la Province Sud de Nouvelle-Calédonie, ont plusieurs projets routiers pour décongestionner Nouméa et ses alentours. Parmi ces projets, il y a le prolongement de la **VE2** entre Ondémia et l'aéroport de La Tontouta, la construction de la **VDE3** entre Boulari et Roche Liane, et celle de la **VDE4** entre Roche Liane et La Coulée.

4.2 – Chantiers dans le transport ferroviaire :

Les chantiers ferroviaires menés par RFF (Réseau ferré de France) sur les 29.273 km de lignes du territoire français couvrent trois types d'opération :

- Construction de lignes nouvelles à grande vitesse
- Opérations de régénération du réseau ferroviaire
- Amélioration de la qualité du réseau ferroviaire

Depuis le 11 décembre 2011, le cadencement expérimenté dans plusieurs régions s'étend à la France entière. Il permet d'offrir une plus grande lisibilité des grilles horaires et une plus grande robustesse des sillons ferroviaires. En contrepartie, les temps de parcours s'allongent sur de nombreuses relations en raison de la multiplication des petits arrêts et de la détente des marches des trains.

Lignes à grande vitesse

Lignes à grande vitesse en construction :

- **LGV Est-Européenne phase 2**, ouverture prévue en 2016 ;
- **LGV Sud-Europe-Atlantique**, ouverture prévue en 2018.

Lignes à grande vitesse programmées :

- **LGV Bretagne-Pays de la Loire**, ouverture prévue en 2016 ;
- **LGV Nîmes-Montpellier**, ouverture prévue en 2017.

Lignes à grande vitesse étudiées (sans horizon de réalisation) :

- **LGV Bordeaux-Toulouse**, réalisation fortement probable ;
- **LGV Bordeaux-Hendaye**, réalisation moyennement probable ;
- **LGV Rhin-Rhône Est phase 2**, réalisation moyennement probable ;
- **LGV Rhin-Rhône Ouest**, réalisation faiblement probable ;
- **LGV Montpellier-Perpignan**, réalisation faiblement probable ;
- **LGV PACA**, réalisation faiblement probable ;
- **LGV Lyon-Turin**, réalisation très faiblement probable ;
- **LGV Normandie**, réalisation très faiblement probable ;
- **LGV Poitiers-Limoges**, réalisation très faiblement probable ;
- **LGV Toulouse-Narbonne**, réalisation très faiblement probable ;
- **LGV Paris-Orléans-Bourges-Clermont-Lyon (POCL)**, réalisation très faiblement probable ;
- **LGV Rhin-Rhône Sud**, réalisation très faiblement probable.

Régénération du réseau ferroviaire

Bien que cela ne relève pas de leur compétence, 3 régions parmi les moins riches de France ont décidé d'investir lourdement pour rénover leur réseau ferroviaire fortement dégradé après de décennies de sous-investissement et de manque d'entretien. Il en résulte trois principaux plans rail :

- Plan rail Auvergne (2009-2013) ;
- Plan rail Midi-Pyrénées (2007-2013) ;
- Plan rail Limousin (2008-2011).

En parallèle de ces travaux, RFF a engagé un vaste travail de régénération du réseau ferroviaire sur plusieurs années. Ces travaux indispensables pour remettre à niveau le réseau ferré vont se traduire par de fortes nuisances pendant plusieurs années en raison de leur massification : fermetures totales de lignes pendant plusieurs mois, trains supprimés, horaires détendus ...

4.3 – Chantiers dans le transport urbain :

Bien que le Grenelle Environnement ait pu accélérer les chantiers concernant les transports urbains en termes de lignes de BHNS (Bus à haut niveau de services), de métro, de tramways, de funiculaires, ... certains projets pourraient être retardés ou annulés du fait que le gouvernement a remis en question le financement des projets d'utilité publique sous la forme du Partenariat Public-Privé (PPP). La majorité des projets sont inscrits au PDU (Plan de déplacement urbain).

En région parisienne le STIF maîtrise pas mal de chantiers concernant les prolongements de lignes de métro ainsi que la construction de lignes de tramways.

Voici les différents chantiers en cours et en projet :

<u>Agglomération</u>	<u>Type de transport urbain</u>	<u>Date de mise en service</u>
Aix-en-Provence	BHNS (Ligne A) – 10 km	Fin 2014
	BHNS (Ligne B) – 9,25 km	2016
Amiens	Tramway (Ligne Nord/Sud – 10 km)	2018
Angers	Tramway (Ligne 2)	2020
Angoulême	BHNS (Ligne 1)	2017
	BHNS (Ligne 2)	2019
Annecy	BHNS (1 ligne)	Décembre 2014
Annemasse	BHNS (liaison ferroviaire) – 7,5 km	Fin 2014
	Tramway de Genève (Prolongement)	Décembre 2017
Antibes	BHNS (1 ligne)	2016
Aubagne	Tramway (Ligne 1 – 1 ^{ère} phase)	2014
	Tramway (Ligne 1 – 2 ^{nde} phase)	2016
	Tramway (Ligne 2)	2019
	Tram-Train de la Voie de Valdonne – 14 km	2015
Avignon	Tramway (Ligne A) – 9,6 km	Été 2016
	Tramway (Ligne B) – 5,1 km	Été 2016
	BHNS (1 ligne)	2017
Bayonne	BHNS électrique (Ligne A1) – 11,9 km	2015
	BHNS électrique (Ligne B) – 13,3 km	2015
Belfort	BHNS (5 lignes)	Septembre 2013
Besançon	Tramway (Ligne 1) – 14 km	Décembre 2014
	Tramway (Ligne 2)	2025
Béthune / Lens	Tramway Artois-Gohelle (Ligne 1) – 20,8 km	2016
	Tramway Artois-Gohelle (Ligne 2) – 17,4 km	2016
Bordeaux	Tramway (Extension lignes A et B)	2013
	Tramway (Extension Ligne C) – 1,4 km	Décembre 2016
	Tramway (Extension Ligne D) – 8,2 km	2017
Caen	Tram-train du Médoc – 7,1 km	Décembre 2016
	Tramway (Réouverture de la ligne 1)	Fin 2018
Cannes	Tramway (Ligne 2)	Fin 2018
	BHNS Ligne 1 (1 ^{ère} phase)	2013
	BHNS Ligne 1 (2 ^{nde} phase)	2015
Chalon-sur-Saône	BHNS Ligne 2 – 4,57 km	Novembre 2014
	BHNS (Extension Ligne 1) – 4,4 km	Fin 2013
Chambéry	BHNS (1 ^{ère} phase) – 1,55 km	Décembre 2013
Clermont-Ferrand	Tramway (Extension Ligne A) – 1,7 km	Décembre 2013
	Tramway (Ligne B)	2018
Douai	BHNS guidé (Extension Ligne A) – 9,56 km	Décembre 2013
Dunkerque	BHNS (1 ligne) – 12,8 km	2013
Fort-de-France	BHNS (2 lignes) – 13,9 km	Mi-2015

<u>Agglomération</u>	<u>Type de transport urbain</u>	<u>Date de mise en service</u>
Gex	BHNS (1 ligne) – 14,6 km	2017
Grasse	Funiculaire	Fin 2013
Grenoble	Tramway (Extension Ligne B)	Décembre 2013
	Tramway (Ligne E) – 11,5 km	Septembre 2014
Lille	BHNS (2 lignes) – 12,7 km	Décembre 2013
Lorient	BHNS (2 nd e phase) – 13 km	Fin 2016
Louviers	BHNS (1 ligne) – 9,75 km	2013
Lyon	BHNS (Ligne LEOL) – 5,46 km	Décembre 2013
	Métro (Extension Ligne B)	11 décembre 2013
	Tramway (Prolongement Ligne T1) – 2,19 km	Février 2014
	Tramway (Prolongement Ligne T3) – 2,3 km	Décembre 2013
	Tramway (Extension Ligne T4)	Novembre 2013
	Tramway (Extension Ligne T5)	2014
	Tram-train (Branche Lyon – Lozanne)	2015
Le Mans	BHNS thermique (1 ligne)	2 nd semestre 2014
Marseille	BHNS (Ligne Castellane - Luminy)	Printemps 2013
	BHNS (Capitaine Gèze – Saint-Antoine)	Fin 2013
	BHNS (Château-Gombert – Saint-Jérôme)	2014
	Métro (Extension Ligne M2)	2 nd semestre 2013
	Tramway (Extension Ligne T2) – 1,2 km	1 ^{er} semestre 2014
	Tramway (Ligne T3)	1 ^{er} trimestre 2014
Metz	BHNS (2 lignes à guidage optique) – 18 km	04/10/2013
Montbéliard	BHNS (Ligne 1) – 14 km	Novembre 2015
Montpellier	Tramway (Lignes 4 et 5) – 11,2 km	4 ^{ème} trimestre 2016
	Tramway (Ligne 6)	2018
Nantes	BHNS « Chronobus » (Lignes C5, C6, C7)	Septembre 2013
	BHNS « Chronobus » (Lignes C8, C9, C10)	2020
	Tramway (Extension Lignes 1 et 2) – 2,5 km	Novembre 2013
	Tramway (Ligne 5) – 20 km	2020
	Tram-train (Nort-sur-Erdre – Châteaubriant)	1 ^{er} semestre 2013
Nice	Tramway (Extension ligne T1 – 1 ^{ère} phase)	2013
	Tramway (Extension ligne T1 – 2 ^e et 3 ^e phase)	2017
	Tramway (Ligne T2) – 11,6 km	2017
	Tramway (Ligne T2A)	2016
	Tramway (Ligne T3 – 1 ^{ère} phase)	2015
	Tramway (Ligne T3 – 2 nd e phase)	2019
	Tramway (Ligne T4)	2030
Nîmes	Tramway (Ligne T2) – 16 km	2017
Niort	BHNS (1 ligne) – 15,3 km	Janvier 2014
Nouméa	BHNS (2 lignes) – 21 km	Septembre 2016
Paris et sa région	Métro (Extension ligne 4)	Mars 2013
	Métro (Extension ligne 12)	2017
	Métro « Grand Paris Express »	2018 à 2025
	RER E (Extension Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie)	2020
	Tram-train Massy-Evry	2018
	Tramway (Extension ligne T1 est)	2015
	Tramway (Ligne T5)	Été 2013
	Tramway (Ligne T6)	2014
	Tramway (Ligne T7)	Mi-2013
	Tramway (Ligne T8)	Été 2014
Pau	BHNS (Ligne Hôpital – Gare SNCF)	Automne 2013
Périgueux	BHNS (2 lignes) – 32 km	2013 / 2014

<u>Agglomération</u>	<u>Type de transport urbain</u>	<u>Date de mise en service</u>
Perpignan	BHNS (Axe Nord-Sud)	Mars 2013
	Tram-Train de Perpignan	2020
Poitiers	BHNS (1 ligne) – 3,46 km	2016
Quimper	BHNS (3 lignes) – 4,5 km	Avril 2014
Rennes	BHNS (Axe Est-Ouest en site propre)	Début 2013
	Métro (Extension ligne A)	2018
	Métro (Ligne B) – 14 km	2019
La Rochelle	BHNS (1 ligne)	2014
Saint-Benoît (974)	BHNS (Saint-André – Saint-Benoît) – 20,7 km	2018
Saint-Brieuc	BHNS (1 ligne)	Fin 2014
Saint-Etienne	BHNS (1 ligne)	2013
Saint-Genis-Pouilly (01)	Tramway de Genève (Prolongement) – 7 km	2016
Saint-Julien-en-Genevois (74)	Tramway de Genève (Prolongement) – 1,5 km	2018
Saint-Louis (68)	Tramway de Bâle (Extension Ligne 3) – 3,5 km	2017
Saint-Paul (974)	BHNS (1 ligne)	2015
Saint-Pierre (974)	BHNS (1 ligne)	2013
Strasbourg	BHNS (Ligne Nord-Ouest) – 5 km	2014
	BHNS (Strasbourg-Wasselonne)	2016
	Tramway (Extension Ligne D)	1 ^{er} trimestre 2014
	Tramway (Extension ligne A) – 1,9 km	Décembre 2015
	Tramway sur pneus (CUS) – 13,6 km	2014
	Tram-Train (2 ^{ème} phase)	2016
Toulouse	BHNS (1 ligne) – 2,85 km	Décembre 2013
	BHNS (1 ligne) – 2,6 km	Janvier 2014
	BHNS (Boulevard urbain nord) – 11,3 km	2015 à 2017
	BHNS (Ligne Tournefeuille – Plaisance)	Fin 2017
	Bus TCSP – Voie du Canal Saint-Martory	2013
	Métro (Extension Ligne B)	2019
	Téléphérique (Aérotram Oncopôle – Paul Sabatier)	2017
	Tramway (Ligne « Envol ») – 2,6 km	Fin 2014
	Tramway (Ligne « Garonne »)	Fin 2014
	Tramway (Ligne Beauzelle – Parc des Expos)	2017
Tours	Tramway (Ligne 1) – 14,8 km	1 ^{er} septembre 2013
	Tramway (Ligne 2)	2018
Valenciennes	BHNS (Ligne B de tramway)	2014
Vitrolles – Marignane	BHNS (1 ligne) – 19,5 km	2016

4.4 – Chantiers dans le transport fluvial :

Voici les principaux chantiers fluviaux menés par VNF :

- **Seine Nord Europe** : Grand projet fluvial entre le Bassin Parisien et la Belgique dont la mise en service est prévue pour 2016 ;

- **Mageo** : Projet de mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil. Mise en service espérée pour 2017 ;

- **Bray-Nogent** : Projet de mise à grand gabarit sur 27 km de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine dont la date de mise en service est inconnue à ce-jour ;

- **Canal du Rhône à Sète** : Travaux de modernisation du canal entrant dans le plan Rhône 2007-2013. Une seconde phase des travaux est prévue entre 2014 et 2020.

5 – L'image mystère :

La photo mystère du mois. Photo prise dans le nord-est de la France.
Cliché proposé par G.E.
La photographie est issue de G.E.



- Pour répondre rien de plus simple, il suffit d'aller sur la page de discussion du **journal du Wiki N°6**.

Bonne chance ...

Notes et références :

Page de discussion du Journal du Wiki :

<http://routes.wikia.com/>

http://routes.wikia.com/wiki/Discussion_WikiSara:Journal_n°6

6 – Le saviez-vous ?

La photo insolite du mois : le cours Jean-Jaurès à Grenoble.
Photographie proposée par Nono07.



Le cours Jean-Jaurès à Grenoble est la plus longue avenue rectiligne d'Europe. Elle mesure près de 8 km. A l'origine, cet axe n'était qu'une digue de faible hauteur destinée à seconder le canal du Drac dans la lutte de ses débordements et sur laquelle les grenoblois allaient se promener, d'où son appellation à cette époque de promenade.

Entretemps, ce cours fut baptisé cours de la Libération et du Général de Gaulle, puis cours Jean-Jaurès à nouveau et finalement cours Saint André. Initialement toute la longueur était baptisée cours Saint André, mais les différentes communes ont choisi de renommer leur segment au gré des humeurs.

<http://routes.wikia.com/>

7 – Les chiffres du moment :

- En 2011, ce sont **4** km d'autoroute qui ont été déclassés et **41** km d'autoroutes qui ont été mis en service en France. L'année 2012 aura vu l'ouverture de seulement **27** nouveaux kilomètres d'autoroutes.
- La SNCF a fêté le 25 janvier 2013 son **2 000 000 000^{ème}** (lire deux milliardième) passager TGV depuis le lancement des trains à grande vitesse en 1981. S'il a fallu 22 ans pour arriver au premier milliard de passagers, il en aura fallu seulement dix ans pour arriver au deuxième milliard. Et il faudra huit ans pour atteindre le troisième milliardième selon le PDG de la SNCF Guillaume Pepy.
- Durant l'année 2012, **8** nouvelles lignes de tramway auront été ouvertes à la circulation en France ainsi que **6** extensions ou prolongement de lignes de tramways.

8 – Brèves :

- ⇒ **Grand Paris Express :** C'est le nouveau nom du projet **Arc Express** qui est désormais géré par deux maîtres d'ouvrage pour la création de 4 lignes de métropolitain en région parisienne :
- La Société du Grand Paris aura la charge de construire la ligne rouge – vaste rocade autour de Paris qui desservira l'aéroport Charles-de-Gaulle –, la ligne bleue – prolongement de la ligne 14 du métro parisien au nord (entre la station *Mairie de Saint-Ouen* et la station *Saint-Denis – Pleyel*) et au sud (entre la station *Olympiades* et l'aéroport d'Orly) – et la ligne verte – nouvelle liaison entre Orly, le plateau de Saclay, Versailles et Nanterre ;
 - Le STIF aura la charge de construire le prolongement de la ligne bleue – prolongement de la ligne 14 au nord de Paris (entre la station *Saint-Lazare* et la station *Mairie de Saint-Ouen*) en co-maîtrise avec la RATP – et la ligne orange – rocade à l'est de Paris reliant la Plaine-Saint-Denis à la Cité Descartes et à Champsigny-sur-Marne.
- ⇒ **Sécurité routière (2011) :** 3 963 personnes ont été tuées sur les routes françaises en 2011, soit une baisse de 0,7% par rapport à 2010. Et on dénombre 65 024 accidents corporels soit une baisse de 3,4% par rapport à l'année précédente.
- ⇒ **Sécurité routière (2012) :** 3 645 personnes ont été tuées sur les routes françaises en 2012, soit une baisse de 8,0% par rapport à 2011. Et on dénombre 60 556 accidents corporels soit une baisse de 6,9% par rapport à l'année précédente.

9 – Conclusion :

Nous espérons que cette sixième édition du Journal de WikiSara vous aura passionné. Ce numéro a fait le point sur les projets en cours autoroutiers, routiers, ferroviaires et ceux des transports urbains et fluviaux qui ont reçu pour la plupart une subvention liée au Grenelle Environnement.

Avec une nouvelle échéance présidentielle qui vient de s'amorcer en 2012, c'est une nouvelle politique qui remet en cause l'importance de certains projets concernant les infrastructures de transport en France, comme par exemple le bouclage de l'autoroute A51 entre Gap et Grenoble.

Donc nous vous donnons rendez-vous dans un prochain numéro pour continuer à décrypter l'actualité des routes et des transports.

Les auteurs,
G.E. & Nono07
Administrateurs de WikiSara.

10 – © Copyright :

Crédits photographiques :

Les photos présentes dans ce journal sont soumises à un droit de copyright et libres de droit :

- logo de Bison Futé (1976 à 1990), http://cache.20minutes.fr/img/photos/20mn/locales/20060627/Bison_Fute1.jpg
- logo de Bison Futé (1990 à 2010), <https://levoyagedelola.files.wordpress.com/2012/05/fute-1976.gif>
- logo de Bison Futé (depuis 2010), <http://www.couleurgeek.fr/img/bison-fute-logo.jpg>
- carte du projet et tableau comparatif des coûts de transport, <http://www.seine-nord-europe.com/>
- logo de Voies Navigables de France, <http://www.fluviorama.com/wp-content/uploads/2011/04/logo-VNF.jpg>
- croquis relatifs à l'article « Aux origines de la RCEA », © G.E.
- photo du cours Jean Jaurès à Grenoble, <http://p3.storage.canalblog.com/35/68/441286/75808687.jpg>
- la photo mystère, © G.E.

Notes et références :

Forum de © WikiSara : <http://routes.wikia.com/wiki/Forum:Index>

Page de discussion du Journal du Wiki : http://routes.wikia.com/wiki/Discussion_WikiSara:Journal_n°6

Livre d'Or : http://routes.wikia.com/wiki/WikiSara:Livre_d'or