

NEWSLETTER

aménagement

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

ÉDITO

LGV : fin d'un modèle ou mutation ?

C'est l'une des questions que vous vous poserez peut-être à la lecture des nombreux articles traitant des LGV dans ce numéro. Ceux-ci n'annoncent pas le lancement de nouveaux projets, à grand renfort de promesses gouvernementales et de déclarations d'élus locaux enthousiastes, comme au début des années 2000. Au contraire, ils témoignent d'un certain désenchantement. Comme si l'horizon 2017, qui marquera l'achèvement de 4 LGV, sonnait aussi la fin d'une époque. Car la raréfaction des ressources publiques a des impacts à tous les niveaux, du financement du projet originel jusqu'à la subvention d'exploitation (qui détermine indirectement le prix du billet).

Dans le nouveau modèle qui se dessine sous nos yeux, le TGV n'est plus considéré comme un produit phare, ni par les élus locaux qui craignent de ne pas le voir s'arrêter dans leur commune et de vampiriser leur desserte actuelle, ni par les voyageurs qui jugent le prix du billet trop élevé, ni par la SNCF qui a du mal à rentabiliser ces trains vu le niveau de péages exigé ! Un cercle vicieux qui s'auto-alimente en continu... et qui amorce également une mutation déjà observable.

Côté SNCF, les mots-clés (ou mots d'ordres) balancent entre « low-cost » et « digital ». Côté voyageurs, on penche plutôt pour « covoiturage » et « souplesse », tandis que les collectivités misent sur « attractivité », « équilibre » et « territoires ».

Une offre de mobilité parviendra-t-elle à concilier ces intérêts divergents ? Si oui, elle reste à inventer.

Politique des transports

- Le gendarme du rail se prépare à devenir celui de la route 2
- Relance des infrastructures : les entreprises de travaux publics font de nouvelles propositions 2
- Un rapport pointe l'erreur stratégique du Grand Paris des transports 2
- Le transfert des routes aux Régions n'aura pas lieu 2
- Le fret fluvial sur la voie de la relance 2
- GART et UTP consultent leurs adhérents sur « l'optimisation des ressources du transport public » 2
- Transports : deux fois plus d'investissements en 2015 2

Ferroviaire

- Course contre la montre pour la ligne Tours-Bordeaux 4
- La bombe à retardement de la LGV Tours-Bordeaux commence à éclater 4
- L'impossible deuil du tout-TGV des élus locaux 4
- Avec les péages des 4 nouvelles LGV, le TGV est « dans l'impasse » 4
- La SNCF dessine les contours de sa future offre de TGV low cost Ouigo vers Bordeaux 4
- Le « TGV Est » gagne en rapidité, quelle sera la hausse des prix du billet ? 5
- La SNCF dévoile son « projet reconquête » pour le TGV 5
- LGV POCL : le choix du tracé médian fâche les élus du Centre 5
- Pour la FNAUT, la LGV Poitiers - Limoges n'est « pas d'utilité publique » 5
- Lyon-Turin : un projet lancé, mais pas encore financé 5
- Le crépuscule des petites gares rurales 6
- Les trains TER ont... reculé en 2014 6
- La rénovation de la ligne Tours-Loches sur les rails 6
- Fret ferroviaire : le réveil des réseaux capillaires 6
- L'activité fret déraile depuis 2006 6
- La ligne de fret Engenville-Pithiviers-Les Aubrais en cours de rénovation 6
- La Région mise sur le ferroutage 6
- TET : Villes de France craint « un système ferroviaire à deux vitesses » 7
- Loi Macron : les lignes d'autocar vont exploser dès cet été 7
- SNCF Réseau va multiplier les chantiers en 2015 7

Aérien

- Les aéroports de province attaquent les propos d'Alexandre de Juniac 8
- Notre-Dame-des-Landes : « Pourquoi pas un référendum local », dit Royal 8
- Aéroport de Limoges : la Région Limousin rachète les parts de la CCI pour 1 million d'euros 8
- L'aérien français commence bien l'année 8
- Le RER B entre Paris et l'aéroport de Roissy sera amélioré cet été 8
- Trafic record en 2014 mais croissance moins rapide qu'en Europe 8
- Aéroports de Paris veut faire de Roissy le leader européen en 2020 8
- L'aéroport de Bourges, un aérodrome limité 9
- Aéroport : un trafic en hausse mais un avenir incertain 9
- L'aéroport doit développer ses infrastructures 9
- Après la Corse l'aéroport décolle vers Nice 9

Routier

- L'État trouve enfin un accord avec les sociétés d'autoroutes 10
- Vinci Autoroutes s'allie avec Blablacar pour conserver ses automobilistes 10
- Valls veut contourner l'opposition de Royal à une autoroute dans le marais poitevin 10
- Contournement de Rouen : projet validé ! 10
- Le trafic routier en hausse dans l'agglomération d'Orléans 10
- 20 millions d'euros pour Chartres-Orléans 10
- L'utilité publique du projet de déviation de la RD921 à Fay-aux-Loges confirmée 10

Logistique

- L'Eure-et-Loir continue sur sa lancée et termine l'année 2014 en tête 11
- Bilan 2014 : plus de la moitié des nouvelles surfaces de stockage régionales localisées en Eure-et-Loir 11

Aménagement du territoire

- Le Plan Juncker, un accélérateur d'inégalités territoriales ? 12
- L'État précise les modalités de gestion des fonds européens 12
- Les Régions cherchent à combler leurs lacunes grâce aux fonds européens 12
- Révision des valeurs locatives des locaux professionnels : Bercy favorable à un nouveau report d'un an 12
- Feu vert du Conseil constitutionnel à la création des 13 régions 12

LE GENDARME DU RAIL SE PRÉPARE À DEVENIR CELUI DE LA ROUTE

L'État a musclé les pouvoirs dévolus à L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF). L'ARAF va voir son champ de compétences étendu à la route devenant au passage l'ARAFER (« er » pour « ... et routières »). Elle sera notamment chargée de réguler le marché du transport par autocar, par exemple, en s'assurant que l'ouverture d'une nouvelle liaison ne portera pas « une atteinte substantielle » à l'équilibre économique des lignes de service public de bus ou de trains susceptibles d'être concurrencées. Cerise sur le gâteau, le gendarme du rail doit également devenir celui des autoroutes.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 16 mars 2015

RELANCE DES INFRASTRUCTURES : LES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS FONT DE NOUVELLES PROPOSITIONS

Confrontées à un sévère recul de leur activité, les entreprises de travaux publics ont présenté une série de propositions pour relancer les investissements de l'État et des collectivités dans les infrastructures. La FNTP a réalisé un inventaire de « 400 projets locaux qu'il est urgent d'accélérer ». Réparties sur toute la France, ces opérations de tailles très variées concernent des infrastructures de différents types (transport, eau, énergie, télécommunications, aménagements divers) et représentent un investissement cumulé de 44 milliards d'euros, selon la Fédération. Tous ont en commun d'être techniquement prêts mais freinés pour des raisons financières, politiques, écologiques, juridiques ou administratives. La FNTP veut aussi qu'un financement pérenne soit créé pour l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Anne Lenormand), 6 mars 2015

Info + : parmi les [projets recensés par la FNTP](#), 34 concernent la région Centre-Val de Loire, parmi lesquels la création d'un échangeur à Massay Sud sur l'A20, la mise à 2x2 voies de la RN154, la mise en place d'un téléphérique urbain entre la gare des Aubrais et le tramway dans le cadre du projet Interives, la mise en place de Bus à très Haut Niveau de Services à Bourges et à Chartres ou la modernisation de la ligne SNCF Tours-Loches.

UN RAPPORT POINTE L'ERREUR STRATÉGIQUE DU GRAND PARIS DES TRANSPORTS

Après les dérives du « tout TGV », la même erreur en ce qui concerne le volet « Transports » du Grand Paris est-elle en train de se produire ? Pour le Cercle des Transports, cela ne fait aucun doute. Ce groupe de réflexion appelle dans un [rapport](#) à réorienter ce plan, à 27 milliards d'euros, en faveur du réseau existant, au lieu d'envisager un développement de lignes nouvelles. Sauf à entrer dans la spirale de l'endettement et de voir les coûts de fonctionnement dérapier.

Acteurs Publics, 26 février 2015

LE TRANSFERT DES ROUTES AUX RÉGIONS N'AURA PAS LIEU

A un mois des élections, les compétences des Départements se précisent. Ces collectivités menacées de « dévitalisation » au printemps dernier, ont repris de la vigueur. Voulant parvenir à un compromis sur la réforme des compétences des collectivités territoriales, le gouvernement vient de renoncer à transférer aux Régions les routes départementales. Une nouvelle concession de taille après l'abandon du transfert des collèges aux Régions.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Thomas Beurey), 24 février 2015

LE FRET FLUVIAL SUR LA VOIE DE LA RELANCE

[Agrégats du Centre](#) et [Voies Navigables de France](#) tirent les enseignements d'une expérimentation réussie : acheminer par péniches en région parisienne des matériaux extraits localement. Gilles Morini, gérant d'Agrégats du Centre, dont un des sites d'extraction est basé à Givry (commune de Cours-les-Barres) et proche du canal latéral à la Loire, veut relancer le fret fluvial.

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Fannay Delaire), 26 janvier 2015

GART ET UTP CONSULTENT LEURS ADHÉRENTS SUR « L'OPTIMISATION DES RESSOURCES DU TRANSPORT PUBLIC »

Le Groupement des Autorités Responsables de Transport et l'Union des Transports Publics et ferroviaires, qui représente les opérateurs, viennent d'annoncer le lancement auprès de leurs adhérents d'une grande consultation nationale sur « l'optimisation des ressources du transport public ». Cette consultation va prendre la forme d'un tour de France en six étapes, chacune d'entre elles étant consacrée à une thématique spécifique. Les résultats de la consultation seront présentés et débattus lors des Rencontres nationales du transport public qui se tiendront du 30 septembre au 2 octobre 2015 à Lyon. La synthèse des échanges fera l'objet d'un document d'orientation commun au GART et à l'UTP.

Info + : Prochaines réunions : « la standardisation des matériels roulants et embarqués » à Montpellier le 29 mai et « l'optimisation des réseaux » à Bordeaux le 4 juin.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (A.L.), 15 janvier 2015

TRANSPORTS : DEUX FOIS PLUS D'INVESTISSEMENTS EN 2015

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France prévoit d'investir 1,39 milliard d'euros en 2015, deux fois plus qu'en 2014, malgré le manque à gagner de l'Ecotaxe.

Article intégral : www.batirama.com

Batirama.com, 5 janvier 2015

PUBLICATIONS

✓ [Chiffres clés du transport - édition 2015](#)

*Ministère de l'Écologie, du Développement Durable
et de l'Énergie, Mars 2015*

À retenir : la route est le seul réseau qui continue à s'accroître sur le long terme.

✓ [La logistique en France : état des lieux et pistes de progrès](#)

*Rapport du comité scientifique présidé par
Michel Savy (ingénieur et urbaniste), Mars 2015*

✓ [La lettre d'information d'Objectif OFP](#)

Objectif OFP, Février 2015

✓ [Les flux de marchandises - année 2013](#)

*Ministère de l'Écologie, du Développement Durable
et de l'Énergie, Février 2015*

✓ [Emploi salarié et marché du travail dans les transports au troisième trimestre 2014](#)

Chiffres & statistiques, Février 2015

✓ [Planification stratégique des entrepôts](#)

Les parcs logistiques remplissent de mieux en mieux leur office et les services qu'ils fournissent sont de plus en plus nombreux. L'emplacement d'un entrepôt ne doit ainsi plus se résumer à une recherche de mètres carré.

Numéro hors série de Stratégie Logistique, Janvier 2015

✓ [Mémento de statistiques des transports](#)

Observation et statistiques, Janvier 2015

✓ [La conjoncture des transports au troisième trimestre 2014](#)

Chiffres & statistiques, Janvier 2015

✓ [Indice de production de services de transport au troisième trimestre 2014](#)

Chiffres & statistiques, Janvier 2015

✓ [Transports routiers de marchandises au troisième trimestre 2014](#)

Chiffres & statistiques, Janvier 2015

COURSE CONTRE LA MONTRE POUR LA LIGNE TOURS-BORDEAUX

Le financement par les collectivités locales a beau connaître des embardées, la construction de la LGV Tours-Bordeaux avance. La majeure partie du génie civil est achevée et ce projet de 7,8 milliards d'euros est entré dans une nouvelle phase. La pose des rails a débuté. La question n'est plus, aujourd'hui, pour Vinci, d'être dans les clous par rapport au calendrier contractuel des travaux, mais de déférer à la demande (pressante) de la SNCF, qui veut avancer d'un mois la mise en service commerciale prévue contractuellement fin juillet 2017. Car la SNCF change traditionnellement ses horaires en juin, et une nouvelle ligne implique de modifier les horaires de tout le réseau régional. Le dirigeant de la SNCF, Guillaume Pepy, a unilatéralement annoncé une mise en service de la ligne SEA le 1^{er} juillet 2017... En réalité, « c'est faisable, mais il faut que Lisea nous paie, car c'est plusieurs dizaines de millions d'euros de surcoût de BTP pour le constructeur », souligne Gilles Godard, responsable de Cosea, la filiale de Vinci en charge des travaux.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Myriam Chauvot), 4 février 2015

Info + : [La LGV Tours-Bordeaux sera à l'heure mais les doutes persistent](#)

Les Échos (Stéphane Frachet), 25 mars 2015

Info + : [TGV Tours-Bordeaux : Auroux va jouer les médiateurs](#)

Les Échos, 23 janvier 2015

LA BOMBE À RETARDEMENT DE LA LGV TOURS-BORDEAUX COMMENCE À ÉCLATER

En raison des sommes investies par le concessionnaire privé Liséa et par l'ex-RFF, les péages vont augmenter considérablement sur l'axe Paris-Sud-Ouest (« au moins 25 % » selon la SNCF). Aussi, l'intérêt de l'opérateur ferroviaire n'est pas de faire rouler quantité de trains, mais d'en exploiter peu et bien remplis et qui jouent le moins possible les omnibus pour ne pas diminuer l'attrait commercial de la grande vitesse. Le nombre de rotations TGV envisagé serait légèrement à la baisse par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Difficile de croire qu'une nouvelle infrastructure amène une rétraction des dessertes. Cette logique est contraire à l'intérêt du concessionnaire privé qui doit rembourser sa part d'endettement au nombre de trains qui passeront sur sa ligne sachant que les péages constitueront ses seules recettes. De leur côté, craignant de n'être pas aussi bien desservis qu'espéré, les élus des collectivités sont gagnés par la gueule de bois. Dernière manifestation en date, le 6 février 2015, le Conseil Général de Charente, a décidé de suspendre sa contribution de 7,3 millions d'euros dus d'ici à 2018.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Marc Fressoz), 23 février 2015

Info + : [Tour\(s\)Plus s'inquiète de la qualité des dessertes entre la LGV Tours-Bordeaux et les gares de Tours et Saint-Pierre](#)

Puissance 2D, 20 février 2015

Info + : [Paris-Saint-Pierre-des-Corps : un train low cost à partir du 4 avril](#)

France 3 Centre, 24 février 2015

L'IMPOSSIBLE DEUIL DU TOUT-TGV DES ÉLUS LOCAUX

Alors que, à Paris, le gouvernement et la direction de la SNCF proclament depuis plusieurs années leur intention d'en finir avec le tout-TGV, plusieurs régions restent imperméables à ce discours et s'accrochent mordicus à leurs projets de nouvelles lignes. Au niveau national, l'orientation est pourtant clairement affichée depuis le rapport en 2013 de la commission Mobilité 21, qui avait été chargée de hiérarchiser les grands projets d'infrastructure. Plusieurs projets de nouvelles lignes TGV ont été étiquetés comme non prioritaires par cette Commission. En octobre dernier, un rapport de la Cour des comptes avait enfoncé le clou, stigmatisant « un modèle porté au-delà de sa pertinence ». Le discours est tout autre chez les élus, en particulier les présidents de région. Leur regroupement en janvier 2016 autour de 13 méga-régions est devenu au fil des mois un argument massue pour justifier plusieurs lignes. La mobilisation des élus locaux sur le TGV ne se limite pas aux lignes nouvelles, mais concerne aussi les fréquences de desserte.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos, 17 mars 2015

Info + : [Les usagers dépendants du TGV sont inquiets](#)

Les Échos, 18 mars 2015

Info + : [Un avis défavorable pour les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax](#)

Déplacements Pro.com, 30 mars 2015

AVEC LES PÉAGES DES 4 NOUVELLES LGV, LE TGV EST « DANS L'IMPASSE »

Avec le niveau des péages ferroviaires prévu, la mise en service de quatre nouvelles LGV entre le printemps 2016 et 2017 sont tout sauf une bonne nouvelle pour la SNCF. « Avec les nouvelles LGV, les péages TGV vont encore progresser de 800 millions d'euros entre 2014 et 2020 pour s'élever à 2,4 milliards. Au cours des six dernières années, ils ont déjà augmenté de 800 millions, soit un doublement de la facture au cours de cette période » a annoncé Mathias Emmerich, directeur financier de la SNCF. Il a également regretté le manque de fonds publics pour financer ces nouvelles infrastructures qui permettrait d'obtenir un niveau de péages acceptable. Cette inflation des péages se combine avec un trafic toujours atone et des contraintes sur les prix en raison de la morosité économique, de la concurrence des compagnies aériennes et du covoiturage.

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr (Fabrice Gliszczynski), 15 février 2015

LA SNCF DESSINE LES CONTOURS DE SA FUTURE OFFRE DE TGV LOW COST OUIGO VERS BORDEAUX

Ouigo prépare sa conquête de l'Ouest. Après avoir annoncé l'an dernier que son offre de TGV low cost relierait à partir de 2017 la région parisienne à la façade atlantique, la SNCF arbitre actuellement sur les contours de sa nouvelle offre. Avec notamment deux sujets majeurs à trancher : le choix de la gare de départ aux environs de Paris : la gare de Massy TGV semble avoir toutes ses chances et le tracé pour relier Bordeaux : ligne « classique » actuelle pour une liaison en 3 heures ou futur trajet 100 % TGV pour un trajet en 2 h 05.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 14 janvier 2015

Info + : [TGV low-cost : la SNCF accélère le développement de Ouigo](#)

La Tribune.fr (Fabrice Gliszczynski), 12 mars 2015

LE « TGV EST » GAGNE EN RAPIDITÉ, QUELLE SERA LA HAUSSE DES PRIX DU BILLET ?

Les 106 kilomètres de LGV nouvelle entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim (Bas-Rhin) sont terminés. L'exploitation commencera le 3 avril 2016. Le gain de temps sera de 32 minutes entre Paris et Strasbourg sur le trajet actuel (2 h 20) en service depuis 2007. Cette deuxième partie de LGV permettra aussi de relier Bruxelles et le Luxembourg, d'avoir un meilleur accès à Francfort grâce à une augmentation de fréquences et de raccourcir le temps de parcours de certaines lignes vers l'ouest de la France (Strasbourg-Nantes à 4 h 30) et vers Londres avec une correspondance d'une trentaine de minutes à Lille. Le nombre de fréquences restera à 16 aller-retours par jour. La SNCF table sur une hausse de trafic de 15 % par rapport aux 12 millions de voyageurs qui fréquentent aujourd'hui la ligne. Reste la question des tarifs, qui vont forcément augmenter avec cette amélioration de l'offre liée à un temps de parcours réduit. La grille tarifaire sera communiquée en février 2016.

Le chiffre : 1 h 48, c'est la durée du trajet entre Paris et Strasbourg à partir d'avril 2016 contre 4 heures en 2007 avant la 1^{ère} phase des travaux de la LGV Est.

Info + : En 2007, le gain de temps s'était traduit par une hausse des prix de l'ordre de 20 à 30 %.

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr (Fabrice Gliszczynski), 1^{er} avril 2015

LA SNCF DÉVOILE SON « PROJET RECONQUÊTE » POUR LE TGV

Rachel Picard, la nouvelle patronne de la branche Voyages SNCF, entend bien faire que le TGV « redevienne le moyen de transport préféré des Français ». Elle a présenté le « projet reconquête » qui vise à coller aux attentes des voyageurs et à tenir la dragée haute au covoiturage, très prisé chez les jeunes. Cette stratégie doit au global permettre au TGV de renouer avec un chiffre d'affaires en croissance grâce à l'augmentation du nombre de clients, quitte à ce que le panier moyen baisse un peu au passage. Elle sera accompagnée dans le même temps d'un plan de réduction des charges, l'objectif étant de réduire celles-ci de 80 millions d'euros par an en moyenne d'ici à 2020.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 11 mars 2015

Info + : [La SNCF promet l'Internet à bord de tous ses trains fin 2016](#)

Les Échos (Lionel Steinmann et Fabienne Schmitt), 10 février 2015

LGV PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-LYON : LE CHOIX DU TRACÉ MÉDIAN FÂCHE LES ÉLUS DU CENTRE

Orléans et la Région Centre-Val de Loire menacent d'attaquer la décision, qui écarte la desserte directe des grandes villes du Centre-Val de Loire. Un choix jugé contradictoire avec les objectifs d'aménagement du territoire.

Article intégral : www.lagazettedescommunes.com

La Gazette des Communes (Christine Berkovicus), 11 février 2015

Info + : Rémy Pointereau, sénateur du Cher et président de l'Association TGV Grand Centre Auvergne, exprime lui aussi sa colère : « on laisse ainsi de côté Montluçon, Châteauroux, Vierzon, la Creuse ». Il « n'écarte pas l'éventualité d'un recours en justice contre le choix du tracé médian ».

L'Écho du Berry, 12 février 2015

Info + : [Quatre régions poussent POCL](#)

Les Échos, 18 mars 2015

Info + : [La LGV Paris - Lyon éviterait la case Orléans](#) et [Projet LGV POCL : le revirement de situation](#)

La Nouvelle République, 6 février 2015

POUR LA FNAUT, LA LGV POITIERS - LIMOGES N'EST « PAS D'UTILITÉ PUBLIQUE »

Malgré l'avis négatif du Conseil d'État et l'avertissement de la Cour des Comptes, le décret déclarant la LGV Poitiers - Limoges « projet d'utilité publique » a été signé par Manuel Valls et Ségolène Royal. Cette ligne de 115 kilomètres doit coûter 2 milliards d'euros. La FNAUT a déposé un recours en annulation de la déclaration d'utilité publique du projet auprès du Conseil d'État. La Fédération met en avant deux arguments contre le projet : des lacunes de l'évaluation économique et sociale et un défaut d'utilité publique. L'organisation assure que « la relative faiblesse des aires urbaines desservies (Limoges, Brive, Périgueux) ne justifie pas la construction d'une LGV qui ne desservirait aucune agglomération sur son parcours ». Elle considère également que sa mise en service n'entraînerait aucune désaturation de la ligne classique et « fragiliserait au contraire les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et Poitiers-Limoges ; elle surchargerait la LGV Atlantique en détournant l'actuel trafic Paris-Limoges par Orléans ». L'organisation craint aussi qu'elle conduise à une réduction des dessertes sur la ligne POLT. L'organisation estime également que son coût, est disproportionné, alors qu'une amélioration, efficace et d'un coût raisonnable, de la desserte Paris-Limoges est possible par modernisation de la ligne classique.

Article intégral : www.deplacementspros.com

Déplacements Pro.com, 28 Janvier 2015

Info + : [LGV Poitiers-Limoges: ce sera sans doute très long...](#)

France 3 (Hélène Messang), 22 janvier 2015

Info + : [La LGV s'invite aux vœux de la Région](#)

La Nouvelle République (Delphine Noyon), 22 janvier 2015

Info + : [Poitiers-Limoges : un décret d'utilité publique, et après ?](#)

La Nouvelle République (Baptiste Bize et Bruno Besson), 18 janvier 2015

Info + : [Poitiers: huit recours contre la déclaration d'utilité publique de la LGV](#)

La Libre.be, 14 mars 2015

Info + : Le projet de LGV Poitiers-Limoges n'est pas recevable dans le cadre des fonds européens de financement MIE (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe).

L'Écho - La Marseillaise, 14 février 2015

LYON-TURIN : UN PROJET LANCÉ, MAIS PAS ENCORE FINANCÉ

« Le Lyon-Turin est acté, mais surtout lancé », s'est félicité François Hollande, à l'issue du sommet franco-italien du 24 février. Un accord sur l'engagement des travaux définitifs de la portion transfrontalière de la liaison ferroviaire, dès 2016, a en effet été signé. Mais, au moment du dépôt de la demande de subvention à Bruxelles, dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), le 26 février, les financements du projet ne sont toujours pas bouclés côté français. La liaison, qui ne devrait pas être achevée avant 2030, a été évaluée à 26 milliards d'euros par la Cour des Comptes. Néanmoins, le financement de l'UE à hauteur de 40 % intervient sur la seule portion transfrontalière (comprenant un tunnel de 57 km), évaluée à 9,2 milliards d'euros, dont un milliard déjà dépensé pour les travaux de préparation du tunnel. Cette subvention européenne porte sur la période 2014-2020, où la France et l'Italie prévoient 3 milliards d'euros de dépenses pour cette portion. La part européenne s'élèverait alors entre 1,1 et 1,2 milliard d'euros. Pour financer les 60 % à leur charge, Paris et Rome examinent la possibilité de faire appel au plan Juncker.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Fanny Roux), 26 février 2015

TER

LE CRÉPUSCULE DES PETITES GARES RURALES

La menace d'une baisse d'effectifs plane sur plusieurs gares de la région Centre-Val de Loire. Dernier épisode en date : le non-remplacement d'un départ en retraite à la gare de Saint-Amand-Orval dans le Cher conduit à réduire fortement l'amplitude horaire d'ouverture des guichets. Un problème similaire est signalé à Lamotte-Beuvron dans le Loir-et-Cher. Le scénario pourrait se répéter ailleurs, car une trentaine d'agents devraient prendre leur retraite dans un avenir proche.

Info + : En tant qu'autorité organisatrice des transports, la Région est en convention avec la SNCF pour gérer les TER. La première finance à hauteur de 130 millions d'euros tandis que la seconde s'engage à tenir des objectifs (d'ouverture notamment). Si une gare est fermée alors qu'elle devrait être ouverte, la SNCF doit payer des pénalités en fin d'année. Or dans le cas de Saint-Amand-Orval ou de Lamotte-Beuvron, ça lui revient moins cher de payer l'amende que de rémunérer un employé.

Le Berry Républicain (Floris Bressy), 7 mars 2015

LES TRAINS TER ONT... REÇU EN 2014

Pour la première fois de leur histoire, les Trains Express Régionaux ont affiché une baisse de fréquentation de -4 % en 2014. Si les abonnés demeurent, les TER ont perdu de la clientèle occasionnelle (loisirs et affaires). En cause probablement le développement du covoiturage.

Le Berry Républicain (Philippe Ramond), 23 janvier 2015

Info + : [SNCF : chute historique des passagers sur les lignes TER](#)

La Tribune de Tours, 29 janvier 2015

LA RÉNOVATION DE LA LIGNE TOURS-LOCHES SUR LES RAILS

Le Conseil Régional a débattu du prochain contrat de plan État-Région 2015-2020 qui prévoit, entre autres, de consacrer 40 millions d'euros à la rénovation de la ligne Tours-Loches (Indre-et-Loire). Un investissement d'avenir selon le député du Lochois et vice-président de la Région Centre-Val de Loire, Jean-Marie Beffara.

Article intégral : www.tribune-tours.fr

La Tribune de Tours, 5 février 2015

FRET

FRET FERROVIAIRE : LE RÉVEIL DES RÉSEAUX CAPILLAIRES

Près de 10 ans après la libéralisation du fret, les opérateurs ferroviaires ont-ils retrouvé un semblant de meilleure santé ? Au mieux quelques couleurs, à en croire l'[Association française du rail](#) (Afra), qui représente le quart de la profession. En cause, les prix des sillons qui restent trop élevés, leur qualité qui pose toujours problème et complique la circulation tout comme l'accès de ces entreprises aux voies, infrastructures de maintenance et parc immobilier sur les plateformes SNCF. Si la rénovation du réseau ferroviaire secondaire français est urgente, c'est que ce réseau dit capillaire, constitué de vieilles lignes et n'accueillant pas de passagers, est très dégradé mais essentiel, selon l'Afra, « au maintien de l'activité ferroviaire comme au développement des économies régionales : 20 % du fret passe par ces lignes soit quelque 18 millions de tonnes par an ». Après une phase de diagnostic des lignes à moderniser, qui se poursuivra toute l'année, des lignes traversant le Centre-Val de Loire, la Champagne-Ardenne et la Lorraine ont déjà été identifiées. Les partenaires concernés se réunissent via des comités de concertation où CCI, élus et industriels embranchés redessinent ensemble l'avenir du rail local.

Info + : Selon l'Afra, 7 à 8 lignes capillaires « sont en cours d'expérimentation, sur la base d'un référentiel allégé », dont Vendôme/Montoire-sur-le-Loir/Blois/Villefrancœur (Loir-et-Cher).

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Morgan Boédéc), 31 mars 2015

L'ACTIVITÉ FRET DÉRAILLE DEPUIS 2006

A Bourges (Cher), la gare de marchandises est victime de la concurrence des routes. Actuellement, 4 personnes y travaillent ; elles étaient 39, il y a neuf ans. Seuls les céréales et le kérosène d'Avord transitent par le train.

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Benoît Morin), 5 février 2015

LA LIGNE DE FRET ENGENVILLE-PITHIVIERS-LES AUBRAIS EN COURS DE RÉNOVATION

La réfection de la voie ferrée Engenville-Pithiviers-Les Aubrais (Loiret) avance bon train. Parti d'Engenville, le chantier mobile est arrivé à Pithiviers en février. Cet axe de 50 kilomètres est à voie unique, non électrifiée. Chaque année, environ 110.000 tonnes de marchandises (céréales, principalement) circulent sur ce tronçon dans une petite centaine de convois. Mais, au fil des années, la voie s'est dégradée, obligeant les trains à circuler à 20 km/h seulement entre Pithiviers et Engenville, et à 40 km/h entre Les Aubrais et Pithiviers. Le projet est de remettre en état les constituants de la voie, à savoir le rail, le ballast et les traverses, afin de pérenniser l'axe pendant une quinzaine d'années.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre, 4 mars 2015

LA RÉGION MISE SUR LE FERROUTAGE

Dernièrement, élus locaux et régionaux sont venus constater l'avancée des travaux sur la ligne ferroviaire Buzançais-Châteauroux (Indre). Dédiée au transport de fret, cette ligne avait besoin d'une rénovation profonde pour répondre aux enjeux d'avenir tout en assurant un développement dynamique et écologiquement responsable. Coût des travaux : 6,64 M€ dont 4,9 M€ financés par l'État et la Région Centre-Val de Loire.

L'Écho - La Marseillaise (Florent Renaudier), 14 janvier 2015

TET : VILLES DE FRANCE CRAINT « UN SYSTÈME FERROVIAIRE À DEUX VITESSES »

Lors d'une rencontre avec Philippe Duron, chargé d'une mission sur l'avenir des Trains d'Équilibres du Territoire (TET) ou trains Intercités, Caroline Cayeux, présidente de Villes de France, et François Commeinhes, sénateur-maire de Sète, ont voulu rappeler « l'importance de la prise en considération des TET, c'est-à-dire la reconnaissance qu'il existe un réseau de trains de moyenne et de longue distances, tout à fait complémentaire à la grande vitesse ferroviaire ». A propos de la réforme territoriale en cours, Caroline Cayeux estime par ailleurs qu'il existe « un risque significatif que l'État comme la SNCF profitent des changements de périmètre régionaux, pour faire basculer des lignes TET, dans de nouvelles relations TER ». François Commeinhes a également soulevé la question de l'ouverture de concessions de service public de lignes, à titre expérimental, pour les lignes TET qui pourraient être supprimées.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info, 25 mars 2015

Info + : Lire [la contribution des Régions](#) aux réflexions sur les TET

Info + : [La Cour des comptes préconise de réduire le réseau des trains Intercités pour le sortir de l'impasse financière](#)

Le chiffre : 33,5 ans, c'est l'âge moyen du parc des trains Intercités ou TET. Un chiffre alarmant pour la Cour des Comptes qui précise qu'« aucune réflexion ne paraît avoir été engagée jusqu'à une date récente sur la définition d'une nouvelle gamme de matériels adaptée aux liaisons de grand parcours hors grande vitesse ».

Les Échos, 11 février 2015

Info + : Lancement d'une [consultation publique sur les trains Intercités](#)

LOI MACRON : LES LIGNES D'AUTOCAR VONT EXPLOSER DÈS CET ÉTÉ

Pierre Cardo, le président de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires prévoit une centaine d'ouvertures de lignes autocar probablement dès cet été. En décembre, Transdev se disait prête à ouvrir une quarantaine de lignes, notamment sur « les lignes mal desservies par la SNCF ». Plusieurs opérateurs de bus pourraient se retrouver sur les mêmes axes. Une concurrence qui risque de faire des dégâts sur un grand nombre de dessertes ferroviaires TET. Le texte stipule que les Régions ou les Départements pourront contester les liaisons par autocar inférieures à 100 km si elles menacent l'équilibre économique des lignes ferroviaires faisant l'objet d'une convention signée avec la SNCF. Au-delà de 100 kilomètres, la libéralisation totale est envisagée. Un amendement relevant ce seuil à 250 kilomètres devrait être déposé. Il permettrait aux Régions de protéger leurs lignes TER.

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr (Fabrice Gliszczynski), 7 mars 2015

Le chiffres : Selon une première estimation réalisée en interne à la SNCF, la concurrence des autocars entraînerait une perte de chiffre d'affaires de 200 millions d'euros, dont 150 millions pour le TGV et 50 millions pour les trains intercités.

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr, 10 mars 2015

Info + : [Megabus ouvre une ligne Paris-Toulouse en autocar](#)

Mobilicités.com (Robert Viennet), 5 mars 2015

SNCF RÉSEAU VA MULTIPLIER LES CHANTIERS EN 2015

Suite à la réforme ferroviaire, RFF a été uni à la Direction de la circulation ferroviaire. Cette organisation, nommée SNCF Réseau, a un double objectif : un fonctionnement plus efficace et des gains de productivité qui doivent tirer les comptes vers l'équilibre. Sur ces deux fronts, les défis sont immenses. Après des années de sous-investissement, le réseau a atteint un niveau de dégradation nécessitant un effort de rénovation à marche forcée. Sur l'ensemble du territoire, pas moins de 1.500 chantiers seront menés cette année. Cet effort de rénovation met d'autant plus SNCF Réseau sous tension qu'il faut dans le même temps assurer le raccordement du réseau classique avec les quatre LGV actuellement en construction. Le nombre de spécialistes mobilisables n'étant pas illimité, le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, a annoncé que certains projets ferroviaires programmés en 2015 étaient reportés en 2017.

Le chiffre : La réunification du gestionnaire d'infrastructures doit permettre d'économiser, d'ici à 2020, 500 millions par an, ce qui résorberait un tiers du déficit structurel.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 20 février 2015

Info + : [Ferroviaire : priorité à la maintenance et aux quatre projets de lignes à grande vitesse en construction](#)

Localtis.info, 19 février 2015

Info + : Les patrons régionaux de la nouvelle SNCF tracent les grandes lignes de ce que sera le ferroviaire cette année dans le Centre-Val de Loire. En 2015, dans la région, les deux priorités de la SNCF sont « la sécurisation et la modernisation - maintenance du réseau ».

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Bruno Besson), 27 janvier 2015

LES AÉROPORTS DE PROVINCE ATTAQUENT LES PROPOS D'ALEXANDRE DE JUNIAC

Lors d'un entretien avec Les Échos, Alexandre de Juniac a évoqué la renégociation des accords d'entreprise mais également la desserte intercontinentale directe des villes de province par des compagnies étrangères. Le patron d'Air France-KLM estime qu'il s'agit d'« une stratégie extrêmement pénalisante » pour Roissy et les territoires. Les aéroports régionaux réunis à l'UAF font part de leur désaccord dans un communiqué le 11 mars 2015. Ils soulignent « les conséquences dramatiques pour nos territoires d'une stratégie qui vise in fine à concentrer tous les vols intercontinentaux sur le hub d'Air France à Roissy ». Ils ajoutent « les aéroports régionaux doivent pouvoir répondre à la forte demande de leurs clients pour l'ouverture de lignes directes en long courrier. Les Régions ont besoin de ces lignes directes pour accompagner leur développement économique, le rôle des aéroports régionaux étant d'accompagner ce développement en particulier à l'international ».

Article intégral : www.deplacementspros.com

Déplacements Pro, 11 Mars 2015

NOTRE-DAME-DES-LANDES : « POURQUOI PAS UN RÉFÉRENDUM LOCAL », DIT ROYAL

« Dans le cadre de la réforme des procédures que je suis en train de réaliser, il y aura la possibilité (...) pour les maîtres d'ouvrage de recourir à un référendum. (...) Pourquoi pas (sur Notre-Dame-des-Landes), comme sur les autres sujets ? ». Interrogée sur BFMTV/RMC, Ségolène Royal a ainsi prôné le recours au vote pour régler les conflits sur le projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Lors de la Conférence environnementale fin novembre, François Hollande avait évoqué la possibilité de recourir à des référendums locaux lorsque des projets d'aménagement du territoire sont contestés. Par ailleurs, une commission spéciale a été chargée de remettre d'ici fin mai des propositions pour favoriser la « démocratie participative », qui doit permettre de mieux associer les citoyens aux projets d'aménagement afin d'éviter des blocages comme à Sivens (Tarn).

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr, 9 mars 2015

Info + : [Aménagement du territoire : les citoyens mieux consultés en amont](#)

Batirama.com, 6 janvier 2015

AÉROPORT DE LIMOGES : LA RÉGION LIMOUSIN RACHÈTE LES PARTS DE LA CCI POUR 1 MILLION D'EUROS

La CCI a annoncé au début de l'année : l'aéroport de Limoges lui coûte trop cher, elle souhaite donc se désengager. Un accord a été trouvé lundi 9 mars lors d'une réunion entre tous les partenaires. La Région rachète donc une partie des parts de la CCI pour 1 million d'euros. Dans cette nouvelle structure, la CCI ne conserve que 1 % de ses parts mais reste le gestionnaire de l'aéroport de Limoges jusqu'à la fin 2015. L'autre point de négociation abordé durant cette réunion a concerné les parts du département. La Haute-Vienne souhaite se désengager également du financement en 2016 et a annoncé réduire la voilure dès cette année. Concrètement la participation du Département passe de 30 % à 25 %. Et là c'est la ville de Limoges qui met la main au portefeuille pour 300.000 euros. Cet équilibre va tenir jusqu'à la fin de l'année. Mais pour 2016, on sait déjà que c'est l'agglomération Limoges Métropole qui reprendra les parts de la Ville.

Article intégral : france3-regions.francetvinfo.fr

France 3 Limousin (Pierre-Olivier Casabianca), 9 mars 2015

L'AÉRIEN FRANÇAIS COMMENCE BIEN L'ANNÉE

La DGAC indique dans son [indice mensuel du trafic aérien Tendanciel](#) que le nombre de passagers en France a grimpé de + 2,9 % en janvier par rapport à la même époque l'année dernière. La croissance a une nouvelle fois été portée par l'international qui affiche une hausse de 3,6 %.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 19 février 2015

LE RER B ENTRE PARIS ET L'AÉROPORT DE ROISSY SERA AMÉLIORÉ CET ÉTÉ

Dans l'attente du [CDG Express prévu en 2023](#), l'amélioration du service du RER B pour les voyageurs aériens entre Paris et l'aéroport de Paris devrait fortement réduire certains désagrément. Le STIF a voté une première tranche de mesures pour améliorer l'accueil et l'assistance des touristes qui arrivent en avion à CDG et utilisent le RER pour se rendre à Paris. Baptisé « Welcome », ces mesures seront mises en œuvre à partir du mois de juillet.

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr (Fabrice Gliszczynski), 12 février 2015

TRAFIC RECORD EN 2014 MAIS CROISSANCE MOINS RAPIDE QU'EN EUROPE

Les aéroports français ont enregistré un nouveau record d'affluence en 2014 mais leur croissance a été moins rapide que celle enregistrée à l'échelle européenne. « Plus de 175 millions de passagers commerciaux sont passés sur les plates-formes françaises marquant une croissance globale de 2 % par rapport à l'année précédente ». Cette augmentation, comparable à celle enregistrée entre 2013 et 2012, démontre que le secteur continue de croître structurellement beaucoup plus vite que l'économie française.

Article intégral : www.leparisien.fr

Le Parisien.fr, 12 février 2015

Info + : La bonne santé des aéroports de Dole et de Corse ou de Bâle-Mulhouse contraste avec la plongée des aéroports normands et bretons. Un écart décrypté par l'Union des Aéroports Français qui a dévoilé les résultats annuels de ses 156 membres gestionnaires, auxquels s'ajoutent depuis peu des collectivités devenues propriétaires d'aéroports, et demandeuses de conseils et informations. Ces résultats ont été présentés peu avant le vote par les députés, dans le cadre du projet de loi Macron, de la privatisation de deux des plus grands aéroports du pays, ceux de Nice et de Lyon.

Localtis.info (Morgan Boëdec), 13 février 2015

AÉROPORTS DE PARIS VEUT FAIRE DE ROISSY LE LEADER EUROPÉEN EN 2020

Aéroports de Paris a détaillé sa proposition pour le prochain contrat de régulation du gestionnaire des aéroports parisiens 2016-2020 qui doit être signé avec l'État. Un sujet toujours très tendu entre les aéroports et les compagnies aériennes puisque un tel contrat précise le niveau d'investissements prévus durant la période, la hausse des redevances pour les financer, le tout tenant compte des prévisions de trafic de passagers et de marchandises sur cinq ans et des efforts de productivité d'ADP. Le gestionnaire propose, entre autres, d'investir 3,1 milliards d'euros d'ici 2020. A cet horizon, la direction vise le premier rang européen pour Paris-Charles-de-Gaulle.

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr, 19 janvier 2015

L'AÉROPORT DE BOURGES, UN AÉRODROME LIMITÉ

Cela fait désormais quatre ans que des avions ne peuvent plus décoller de l'aérodrome de Bourges (Cher). Il s'agit de ceux à destination des pays non membres de l'espace Schengen. Ainsi, il n'existe plus de vols directs entre le Royaume-Uni et l'Irlande, par exemple. Car l'aérodrome de Bourges ne possède plus de Point de Passage Frontalier (PPF). « C'est une décision de l'Union européenne qui a demandé à ses États membres de revoir à la baisse le nombre de PPF sur leur territoire », explique Christophe Andrault, responsable d'exploitation de l'aérodrome de Bourges. À l'époque de l'interdiction, le trafic des avions hors Schengen s'élevait à 30 à 40 vols par an. La décision a été prise pour des raisons financières.

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Benoît Morin), 14 mars 2015

AÉROPORT : UN TRAFIC EN HAUSSE MAIS UN AVENIR INCERTAIN

L'activité de l'aéroport civil de Tours (Indre-et-Loire) augmente mais son financement public est sujet à débat et soulève des protestations. En 2014 l'aéroport a connu une hausse de son trafic passager de 1,3 % soit plus de 184.000 passagers accueillis contre 181.000 en 2013. Le départ programmé de l'école de chasse de la BA 705 entre 2016 et 2018, générerait des coûts supplémentaires pour l'exploitant privé, de l'ordre de plusieurs centaines de milliers d'euros par an. Cette charge incomberait à la collectivité, alors que des voix s'élèvent parmi les élus de gauche pour que la participation de la collectivité au fonctionnement de l'aéroport soit revue à la baisse.

Article intégral : www.lanouvelrepublique.fr

La Nouvelle République (Pascal Landré), 22 janvier 2015

Info + : [Aéroport de Tours: hausse du trafic en 2014](#)

Puissance 2D (Patrice Dézallé), 21 janvier 2015

Il a dit : Pour Jean-Gérard Paumier, président du syndicat mixte pour l'aéroport de Tours, « L'aéroport de tours est un vrai plus pour la Touraine ». Dans une interview accordée à La Nouvelle République, il répond aux questions qui se posent sur la gestion et l'avenir de l'équipement.

Article intégral : www.lanouvelrepublique.fr

Info + : [L'activité de l'aéroport en chiffres](#)

La Nouvelle République (Pascal Landré), 7 février 2015

L'AÉROPORT DOIT DÉVELOPPER SES INFRASTRUCTURES

Développer les infrastructures de l'aéroport de Châteauroux-Déols (Indre), tel est le souhait des dirigeants de l'aéroport annoncé lors de la cérémonie des vœux. A l'ordre du jour : la construction d'un hangar de 8.000 à 10.000 m², capable d'accueillir un A380, les vols au départ de l'aéroport vers Nice et les championnats du monde de voltige.

Article intégral : www.lanouvelrepublique.fr

La Nouvelle République (Thierry Roulliaud), 17 janvier 2015

APRÈS LA CORSE L'AÉROPORT DÉCOLLE VERS NICE

L'offre au départ de l'aéroport de Châteauroux-Déols s'étoffe. Après la Corse, il sera possible de décoller vers Nice, par l'intermédiaire de la compagnie polonaise SkyTaxi du 12 juin au 15 septembre. Une trentaine de vols aller-retour sont programmés chaque lundi ou vendredi, à bord d'avions d'une trentaine de places.

Article intégral : www.lanouvelrepublique.fr

La Nouvelle République (Bruno Mascle), 6 janvier 2015

Dernière minute

L'ÉTAT TROUVE ENFIN UN ACCORD AVEC LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

Cet accord va permettre de lancer le plan de relance autoroutier, qui consiste pour l'État à faire financer 3,2 milliards d'euros de travaux sur le réseau par les sociétés d'autoroutes. « Les premiers travaux seront lancés dès 2015 » et 80 % des travaux seront réalisés dans les trois ans. En contrepartie, les autoroutiers vont voir leurs concessions rallongées. Les concessionnaires vont également verser au total, d'ici à la fin de leurs concessions, 1 milliard d'euros (en valeur 2015) à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport. Avec notamment un versement de 300 millions sur les trois prochaines années. En compensation, ils ont obtenu une sécurisation plus grande de leurs contrats de concession à l'avenir, pour se prémunir de toute tentative des futurs gouvernements de refaire un raid sur leurs caisses. Les autoroutiers vont également investir en capital 200 millions d'euros dans un fonds d'investissement dans les infrastructures, qui sera géré par la Caisse des Dépôts. La CDC, bras armé de l'État, sélectionnera les projets. Par ailleurs, le gel des péages en 2015 fera l'objet d'un rattrapage progressif, et il y aura un partage des profits avec l'État si le trafic dépasse les prévisions.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann et Myriam Chauvot), 10 avril 2015

Info + : [Autoroutes : retour sur cinq mois de bras de fer entre l'État et les concessionnaires](#)

Les Échos, 10 mars 2015

VINCI AUTOROUTES S'ALLIE AVEC BLABLACAR POUR CONSERVER SES AUTOMOBILISTES

La société de covoiturage Blablacar a annoncé la signature d'un partenariat avec Vinci Autoroutes, dans lequel le concessionnaire met à disposition de ses 10 millions de membres une carte de télépéage gratuite. Baptisée « Temps libre en covoiturage », elle donne accès aux voies réservées des péages. Pour Vinci Autoroutes, c'est une occasion de lutter contre la concurrence croissante du train low-cost.

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr (Juliette Boulay), 26 mars 2015

Info + : [Partenariat entre BlaBlaCar et Vinci : quel bénéfice pour les clients ?](#)

Challenges.fr, 26 mars 2015

CENTRE-VAL DE LOIRE

LE TRAFIC ROUTIER EN HAUSSE DANS L'AGGLOMÉRATION D'ORLÉANS

L'agglomération d'Orléans dispose d'une cartographie actualisée de la circulation dans l'aire urbaine d'Orléans. Une mise à jour, qui n'avait pas été faite depuis 2003, destinée à comprendre les habitudes de déplacements des conducteurs qui entrent et sortent de l'agglomération et à plancher sur des aménagements pour rendre le trafic plus fluide. Principaux constats : le trafic voiture et poids-lourd est en hausse de 10 %, la mise en service de l'A19 n'a pas permis d'alléger la circulation dans l'agglomération et le covoiturage est encore marginal.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Alexandre Charrier), 10 février 2015

VALLS VEUT CONTOURNER L'OPPOSITION DE ROYAL À UNE AUTOROUTE DANS LE MARAIS POITEVIN

Le Premier ministre, Manuel Valls, annonce le lancement d'un nouvel appel à candidatures d'entreprises sur le projet d'autoroute A831, entre Fontenay-le-Comte (Vendée) et Rochefort (Charente-Maritime). En juillet 2014, la ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, s'était opposée au projet et avait refusé de lancer le dossier de consultation des entreprises sur cette autoroute d'une soixantaine de kilomètres. M. Valls conditionne la reprise de la consultation des entreprises au fait que soient « préalablement portées à la connaissance du public les modifications apportées depuis la DUP afin d'améliorer son insertion environnementale ». Il rappelle également que le besoin de financement - estimé à 900 millions d'euros - « devra être assuré par les collectivités locales ». Enfin, il indique qu'en parallèle de cette consultation seront effectués « l'étude et le chiffrage du projet alternatif consistant dans le réaménagement des voies départementales traversant le Marais poitevin ».

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr, 1^{er} mars 2015

Info + : [A 831 : la polémique enfle après les propos de Ségolène Royal sur le projet d'autoroute](#)

France 3, 10 mars 2015

CONTOURNEMENT DE ROUEN : PROJET VALIDÉ !

L'État a donné son accord pour la construction de l'autoroute de contournement de Rouen par l'Est. Attendu depuis plus de 40 ans, ce projet, évalué à plus d'1 milliard d'euros, vient d'être approuvé. Ségolène Royal a donné son feu vert au lancement des études préalables à l'enquête publique qui doit intervenir en même temps que la déclaration d'utilité publique, en 2016. Les appels d'offres de mise en concession seront lancés en 2017 et le début des travaux fixé en 2020. La mise en service, quant à elle, est programmée en 2024. Une fois en service, ce tronçon d'autoroute de 41 km prendra toute son importance. Il doit permettre de désengorger le centre de l'agglomération de Rouen. Le comprendra 9 échangeurs, 6 viaducs, 2 ponts sur la Seine et un barreau de jonction latéral d'une dizaine de km.

Article intégral : www.constructioncayola.com

Construction Cayola.com, 18 février 2015

20 MILLIONS D'EUROS POUR CHARTRES-ORLÉANS

L'aménagement de la RN154 à Dreux et la réouverture de la ligne ferroviaire Chartres - Orléans devraient bénéficier des mannes du prochain Contrat de Plan État - Région (CPER) 2015-2020. Le Conseil Régional en débatera en session en février.

L'Écho Républicain, 8 janvier 2015

L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE DÉVIATION DE LA RD921 À FAY-AUX-LOGES CONFIRMÉE

Saisi par des opposants au projet de déviation de Fay-aux-Loges, les Tribunaux ont systématiquement rendu des décisions favorables au Département du Loiret à l'instar du Conseil d'État ces derniers jours. Ces délibérations réaffirment l'utilité publique du projet de déviation de Fay-aux-Loges/Donnery porté par la collectivité.

Article intégral : www.puissance2d.fr

Puissance 2D (Patrice Dézallé), 12 janvier 2015

L'EURE-ET-LOIR CONTINUE SUR SA LANCÉE ET TERMINE L'ANNÉE 2014 EN TÊTE

Après un troisième trimestre élevé, les mises en chantier d'entrepôts ont ralenti pour atteindre un peu moins de 22.500 m² de nouvelles surfaces durant le dernier trimestre 2014.

Sur les 9.200 m² comptabilisés en Eure-et-Loir durant les trois derniers mois de l'année, les trois-quarts concernent les communes de Chartres et de Fontenay-sur-Eure.

Le Loiret occupe la deuxième place régionale grâce à la mise en chantier de plus de 5.000 m² de surfaces de stockage à Chilleurs-aux-Bois, commune à proximité de l'A19.

Enfin, c'est la construction d'environ 2.000 m² de stockage à Saint-Pierre-des-Corps qui permet à l'Indre-et-Loire de monter sur la troisième marche du podium.

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, série de données en date de prise en compte. 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.

Mise en chantier d'entrepôts Octobre - Décembre 2014	
Eure-et-Loir	9.213
Loiret	5.609
Indre-et-Loire	3.061
Indre	2.000
Cher	1.979
Loir-et-Cher	626
Centre-Val de Loire	22.488
- Premier trimestre : 8.546 m ²	
- Deuxième trimestre : 12.248 m ²	
- Troisième trimestre : 51.128 m ²	

BILAN 2014 : PLUS DE LA MOITIÉ DES NOUVELLES SURFACES DE STOCKAGE RÉGIONALES LOCALISÉE EN EURE-ET-LOIR

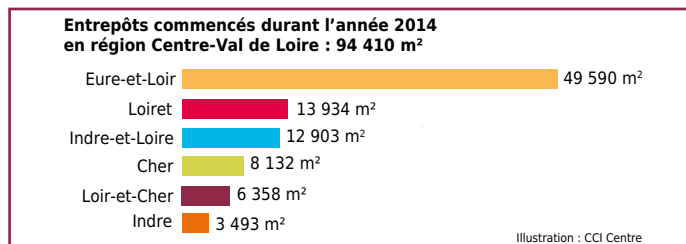
A partir du deuxième trimestre 2014, l'Eure-et-Loir a trusté la première position régionale et enregistre, sur l'année, près de 50.000 m² de nouvelles surfaces construites ou en cours de construction. Ces nouveaux entrepôts se répartissent plutôt à l'Ouest d'un axe formé par la RN10.

L'Eure-et-Loir est suivi par le Loiret et l'Indre-et-Loire avec respectivement 13.900 et 12.900 m². Pour le Loiret, la majorité des nouvelles surfaces sont à proximité de l'étoile autoroutière d'Orléans et le long de l'A19. Pour l'Indre-et-Loire, 40 % des entrepôts construits ou en cours de construction sont localisés dans le périmètre de ToursPlus, l'agglomération tourangelle.

Dans le Cher, 3 communes concentrent la moitié des entrepôts mis en chantier en 2014 : La Chapelle-Saint-Ursin près de Bourges, Avord et Vierzon.

Le Loir-et-Cher enregistre près de 6.400 m² répartis le long de ses principaux grands axes routiers (A10, RN10 et A85).

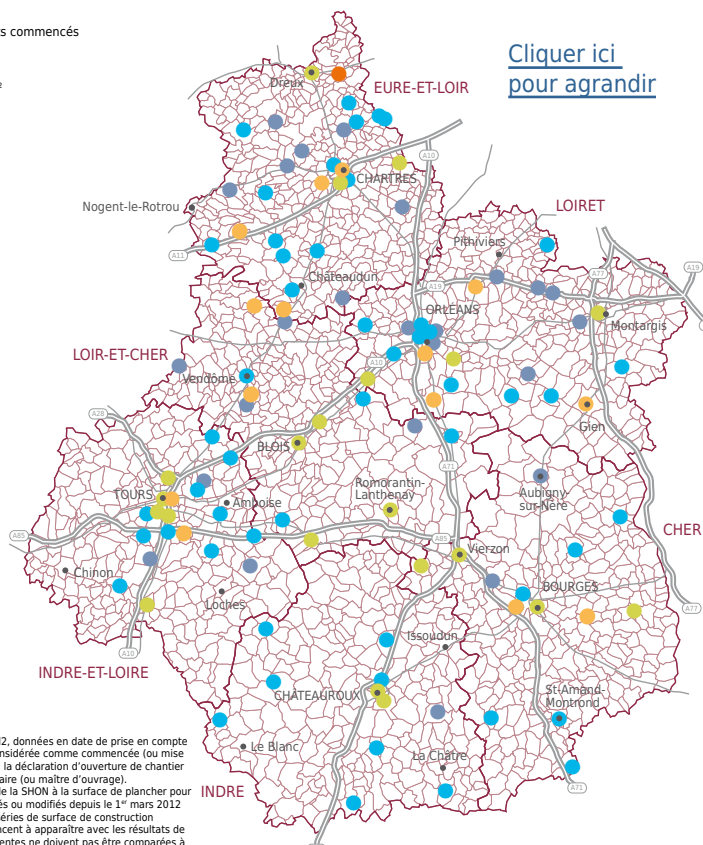
Avec près de 3.500 m² de nouveaux entrepôts construits ou en cours de construction, l'Indre ferme la marche. Près de la moitié de ces chantiers indriens est localisée sur le seul territoire de la Communauté d'agglomération de Châteauroux.



Mises en chantier d'entrepôts dans les communes de la région Centre-Val de Loire en 2014

Nombre de m² d'entrepôts commencés

- Plus de 10 000 m²
- 1 000 m² à 9 999 m²
- 500 à 999 m²
- 100 à 499 m²
- Moins de 100 m²



Cartographie : CCI Centre
Données : SOeS, base Sit@del2, données en date de prise en compte
Nota : Une construction est considérée comme commencée (ou mise en chantier) après réception de la déclaration d'ouverture de chantier (DOC) envoyée par le pétitionnaire (ou maître d'ouvrage).
Avertissement : Le passage de la SHON à la surface de plancher pour les permis de construire déposés ou modifiés depuis le 1^{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

A lire également :

✓ [Améliorer la logistique : quels leviers pour les territoires ?](#)

Localtis.info, 20 mars 2015

✓ [Réinventer la logistique de centre-ville](#)

Partant de la problématique du transport de marchandises en centre-ville, et mené à l'initiative de Ports de Lille, le projet du Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU) propose aux entreprises un nouveau mode d'approvisionnement évitant les encombrements et la pollution liés aux camions de livraison.

CCI Artois, 6 mars 2015

LE PLAN JUNCKER, UN ACCÉLÉRATEUR D'INÉGALITÉS TERRITORIALES ?

De loin, la proposition paraît alléchante. De plus près, elle nourrit la méfiance croissante des Régions qui maîtrisent mal les incidences d'un plan d'investissement européen résolument axé sur la rentabilité et les projets de grande envergure. Contrairement à la politique de cohésion, qui alloue les sommes les plus considérables aux régions les plus défavorisées, le plan Juncker fait fi de tout critère géographique. Ces conditions « sont susceptibles de créer une concurrence entre les territoires, ce qui serait fortement dommageable aux objectifs du marché unique et à la cohésion territoriale, qui est un objectif du Traité », déclarent les Régions périphériques et maritimes d'Europe, dans une [déclaration](#) adoptée à l'issue de leur bureau politique du 27 février, à Nantes.

Article intégral : www.contexte.com

Contexte.com (Marie Herbet), 3 mars 2015

L'ÉTAT PRÉCISE LES MODALITÉS DE GESTION DES FONDS EUROPÉENS

Un décret du 28 février vient décliner le fonctionnement du Comité État - Régions chargé de superviser l'utilisation des 26 milliards d'euros de fonds européens, dont la France dispose jusqu'en 2020. Prévue dans la loi de janvier 2014 sur la modernisation de l'action publique, la décentralisation des fonds européens se décline à présent sur le terrain, les régions ayant entamé la mise en œuvre de leurs programmes d'investissement d'ici 2020. Dans ce domaine, le degré de transfert de compétences varie fortement : si les conseils régionaux ont le champ libre pour programmer les actions relevant du Feder (innovation, infrastructures, etc.), ils n'ont la main que sur 35 % du fonds social européen et restent très contraints par le cadre national des aides aux agriculteurs concernant la gestion du Feader. La programmation des actions financées par les fonds européens continue de donner lieu à des comités coprésidés par le président de la région concernée et le préfet.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Marie Herbet), 4 mars 2015

LES RÉGIONS CHERCHENT À COMBLER LEURS LACUNES GRÂCE AUX FONDS EUROPÉENS

La gestion décentralisée d'une partie des 26 milliards d'euros de subventions européennes (dont 16 milliards de FEDER et FSE) permet aux Régions d'arbitrer leurs propres choix d'investissement. L'aide aux entreprises ou aux quartiers en difficulté peut varier fortement d'une région à l'autre. Alors que l'ensemble des programmes opérationnels régionaux ont été validés par la Commission, tour des Régions et de leurs priorités.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info et Contexte.com (Marie Herbet et Camille Selosse) 9 janvier 2015

RÉVISION DES VALEURS LOCATIVES DES LOCAUX PROFESSIONNELS : BERCY FAVORABLE À UN NOUVEAU REPORT D'UN AN

Le secrétaire d'État au Budget, Christian Eckert, a annoncé que le gouvernement allait demander le report d'un an, du 1^{er} janvier 2016 au 1^{er} janvier 2017, de la réforme de la base des valeurs locatives des quelque 3,3 millions de locaux professionnels. Cette révision consiste à « réévaluer les bases de chaque local professionnel pour que la répartition soit plus juste », a rappelé Christian Eckert, ajoutant qu'il s'agissait à l'origine d'une « demande » des élus et des contribuables. « On s'est aperçu à l'occasion des simulations qu'il y aurait des transferts », a détaillé le secrétaire d'État, évoquant « des évolutions à la hausse, parfois fortement dans des secteurs urbains, des petits commerces et, à l'inverse, la diminution porterait plutôt sur les périphéries de villes et notamment les grandes surfaces ». Il a donc estimé justifié de « retravailler les paramètres de calcul pour arriver à des évolutions » mais aussi de « regarder comment on peut lisser les évolutions dans le temps ».

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info, 25 mars 2015

Info + : [Révision des valeurs locatives des locaux d'habitation : l'expérimentation démarre](#)

Localtis.info, 11 février 2015

FEU VERT DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL À LA CRÉATION DES 13 RÉGIONS

Le redécoupage de la France en 13 régions au 1^{er} janvier 2016 et le calendrier électoral, deuxième volet de la réforme territoriale, ont été validés par les 9 sages de la rue de Montpensier.

Acteurs publics (Xavier Sidaner), 16 janvier 2015

Info + : Avec la parution au Journal Officiel de la [Loi n°2015-29](#) du 16 janvier 2015, la nouvelle dénomination « Centre-Val de Loire » devient officielle et effective.

Article intégral : www.puissance2d.fr

Puissance 2D (Patrice Dézallé), 19 janvier 2015