

NEWSLETTER

aménagement

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

ÉDITO

Nouvelles ou anciennes mobilités ?

En dehors des annonces gouvernementales de dernière minute relatives aux projets de LGV du Sud-Ouest (Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse), la période estivale a plutôt été consacrée aux transports du quotidien, un paradoxe à l'heure où les Français étaient davantage susceptibles d'utiliser l'avion ou le TGV pour rallier des destinations exotiques. A croire que la rentrée était déjà présente dans tous les esprits, et avec elle son lot d'interrogations sur le financement de nos infrastructures de transport les plus fréquentées, celles qui facilitent les déplacements domicile-travail chaque jour.

L'opposition entre ces deux réseaux (transports ponctuels pour des longues distances vs transports du quotidien en milieu urbain ou rural) ne date pas d'aujourd'hui, et resurgit à chaque débat public portant sur de nouveaux projets d'infrastructures, certains acteurs contestant toute création d'équipement, au motif que cela conduirait à l'assèchement des réseaux traditionnels. Les deux ne sont pourtant pas antagonistes, dans la mesure où ils répondent à des usages différents.

L'origine de cette rivalité artificielle est à chercher du côté de la raréfaction des ressources publiques. Les capacités d'investissement de l'État et des collectivités territoriales n'étant pas infinies, cela complique l'arbitrage entre grands projets potentiellement vecteurs d'attractivité territoriale (et in fine d'emplois) et entretien et modernisation du réseau existant indispensables pour les déplacements quotidiens des salariés. Les mêmes acteurs sont sollicités pour financer ces différents projets et doivent dans tous les cas faire un pari risqué sur l'avenir, pouvant conduire au déclassement de leur territoire.

Cela explique les réactions parfois orageuses d'élus locaux suite à certaines décisions gouvernementales mais aussi les offres alternatives de transport qui se développent, misant sur une évolution (bien réelle) des comportements individuels (co-voiturage, bus, véhicules électrique, vélo...) et reposant sur une infrastructure existante depuis toujours ou presque, souvent décriée, mais difficilement contournable dans le paysage actuel, à savoir la route. Celle-ci ne fera évidemment pas l'économie (sans mauvais jeu de mot) d'un programme d'aménagement permettant sécurisation et modernisation, mais ses fonctionnalités et son maillage permettent d'apporter une solution pragmatique aux besoins en mobilité des citoyens, et ce sans attendre.

Politique des transports

- Le financement des infrastructures de transport passera-t-il par une écotaxe régionale ?2
- Une écotaxe locale proposée pour financer le Lyon-Turin.....2

Ferroviaire

- Le gouvernement valide les projets de lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax3
- La LGV entre la France et l'Espagne dépose le bilan.....3
- Le nombre de TGV Paris-Bordeaux toujours en débat3
- Alain Vidalies et son homologue italien rassurent sur le Lyon-Turin3
- Jacques Auxiette s'insurge contre la concurrence des autocars de la SNCF4
- Le trafic des TGV et Intercités a augmenté de 5,7% cet été.....4
- Sauvegarde du ferroviaire : la pétition de la FNAUT a déjà recueilli près de 6.000 signatures4
- Le céréalier Axérial met la main à la poche pour rénover les lignes de fret4

Transport urbain

- Keolis digitalise le parcours en transport public5
- Orléans : le palmarès des stations de tramway5
- SNCF Transilien étudie les flux de voyageurs à l'ère du passe Navigo unique.....5
- Feu vert pour le téléphérique à Brest.....5

Aérien

- Pour une privatisation raisonnée des aéroports français6
- Aéroports de Lyon et de Nice : vers une privatisation « début 2016 »6
- Notre-Dame-des-Landes : rejet des recours des opposants.....6

Routier

- Manuel Valls relance l'idée d'un projet routier alternatif après l'abandon de l'A8317
- Le Cher lance le déploiement de bornes de recharge électrique.....7
- Idbus devient Ouibus et va ouvrir 85 nouvelles lignes d'autocar en 5 mois.....7
- Le plan de relance autoroutier signé7
- Plus de six Français sur dix utilisent leur voiture pour aller travailler7

Logistique

- Le Loiret et l'Indre-et-Loire prennent leurs distances en ce milieu d'année.....8

Aménagement du territoire

- En plein désarroi, les agences de développement économique se tournent vers les Régions9
- CCI France et AMF s'unissent pour peser face à l'État9
- Les sols artificialisés continuent à gagner du terrain9

LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PASSERA-T-IL PAR UNE ÉCOTAXE RÉGIONALE ?

Quoi de mieux qu'une écotaxe régionale pour remplacer la taxe poids lourds ? De l'Alsace-Lorraine au Pas-de-Calais, le dispositif continue à avoir des adeptes auprès d'élus confrontés au trafic de transit issu des pays frontaliers. Ainsi l'ancien secrétaire d'État aux Transports et député du Pas-de-Calais, Frédéric Cuvillier, a plaidé en faveur d'une écotaxe régionale dans [une interview au journal Les Échos](#). Claude Bartolone a révélé qu'il avait « cette discussion depuis quelque temps avec le Premier ministre » sur la nécessité de trouver une contribution au financement des infrastructures de transport. L'actuel président de l'Assemblée nationale et candidat aux régionales en Île-de-France estime que : « Le débat reviendra. Pas sous la forme d'une écotaxe, mais il va bien falloir que le gouvernement fasse des propositions aux différentes régions pour pouvoir financer les transports de demain ». En attendant, le gouvernement avait décidé de « remplacer » l'écotaxe par une hausse de 4 centimes sur le litre de gazole payé en 2015 par les poids lourds. L'exécutif doit toujours annoncer s'il poursuit ce dispositif en 2016 ou s'il met en place une autre recette de type vignette.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 17 août 2015

UNE ÉCOTAXE LOCALE PROPOSÉE POUR FINANCER LE LYON-TURIN

Le sénateur Michel Bouvard et le député Michel Destot ont été chargés par l'exécutif de défricher des pistes susceptibles d'aider l'exécutif à boucler la part française du financement du Lyon-Turin. Ce projet de tunnel ferroviaire long de 57 kilomètres entre la France et l'Italie, destiné à relancer le transport de marchandises par rail, doit bénéficier de 40 % de financement de l'Europe sur un coût total de 8,2 milliards d'euros. Mais la France aura, tout de même, à déboursier 2,1 milliards. Les deux parlementaires préconisent qu'une partie de cette somme soit apportée par la création d'un « surpéage » qui serait acquitté par les camions amenés à traverser les Alpes par autoroute, dans le cadre de la directive communautaire Eurovignette, qui autorise une telle majoration pour le transport de marchandises. Cette majoration dégagerait selon les estimations des parlementaires une recette nette annuelle de 40 millions par an et permettrait de garantir un emprunt pouvant couvrir au minimum la moitié de la part française du financement. Elle contribuerait également, en renchérissant le coût du transport de marchandise par la route, à assurer le transfert modal vers le rail, indispensable à la réussite du Lyon-Turin.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 15 juillet 2015

Info + : [Une taxe poids lourds régionale pour financer le tunnel Lyon-Turin ?](#)

La Tribune.fr, 13 juillet 2015

PUBLICATIONS

✓ [Les transports routiers de marchandises au deuxième trimestre 2015](#)

Commissariat général au développement durable, Septembre 2015

✓ [Le transport en 2014 : la reprise se fait attendre dans le transport de marchandises](#)

Commissariat général au développement durable, Août 2015

✓ [Le transport ferroviaire de marchandises en 2014](#)

Commissariat général au développement durable, Août 2015

✓ [Le transport collectif routier de voyageurs en 2014 : circulation en progression pour les autobus et stable pour les autocars](#)

Commissariat général au développement durable, Août 2015

✓ [Emploi salarié et marché du travail dans les transports au premier trimestre 2015](#)

Commissariat général au développement durable, Juillet 2015

LE GOUVERNEMENT VALIDE LES PROJETS DE LIGNES BORDEAUX-TOULOUSE ET BORDEAUX-DAX

Malgré l’avis négatif de la commission d’enquête publique, le gouvernement a validé la réalisation des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax dont le coût est estimé à 8,3 milliards d’euros. Selon le ministre des Transports, « les arguments en matière d’aménagement du territoire pour tout l’Arc atlantique, qui est en retard sur le développement de la grande vitesse par rapport à l’Arc méditerranéen » ont pesé dans la décision du gouvernement. Le soutien de l’Europe « qui a labellisé ce projet comme un projet important » et la nécessité que la « France ne soit pas en retard » par rapport au développement de la grande vitesse du côté espagnol, ont également joué.

Il a dit : « C’est une excellente nouvelle pour le sud de l’Aquitaine et pour la future grande région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes dont la LGV Paris-Dax sera l’épine dorsale » s’est félicité Alain Rousset, président de l’Aquitaine.

Ils ont tweeté :

✓ La LGV ira à Toulouse et à Dax vers l’Espagne. Bonne nouvelle pour Bordeaux et l’Aquitaine. Le gouvernement a entendu nos collectivités.

Alain Juppé, @alainjuppe, 17:08 - 26 septembre 2015

✓ LGV Bordeaux Toulouse : enquête publique défavorable, avis négatif de la cour des comptes mais accord du gouvernement. On marche à l’envers.

José Bové, @josebove, 17:07 - 26 septembre 2015

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos, 26 septembre 2015

Il a dit : « Après le cas de la LGV Poitiers-Limoges, le gouvernement vient une nouvelle fois de passer outre les conclusions négatives de la Commission d’enquête publique [...] », déplore Gilles Savary, député de la Gironde, rapporteur de la loi du 4 août 2014 sur la réforme ferroviaire et grand spécialiste des transports. « Cet arbitrage intervient alors que le système ferroviaire français ne cesse de creuser son endettement [...] et qu’aucune solution alternative moins coûteuse pour relier Toulouse à Paris et Bordeaux à l’Espagne à plus de 250 km/h n’a été envisagée ».

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr, 27 septembre 2015

Info + : Des pistes pour financer les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax

France Bleu (Xavier Ridon), 28 septembre 2015

LA LGV ENTRE LA FRANCE ET L’ESPAGNE DÉPOSE LE BILAN

Faute d’accord avec ses créanciers pour restructurer une dette de plus de 400 millions d’euros, le concessionnaire de l’infrastructure, TP Ferro a annoncé sa mise sous administration judiciaire. La rentabilité du projet, qui a coûté 1,2 milliard d’euros, a été mise à mal par le retard pris pour la mise en service effective de la ligne. Surtout, TP Ferro se plaint du faible trafic sur sa ligne, qui s’élève à 32 trains de marchandises et 70 trains de passagers par semaine. Une offre qui serait « très inférieure aux engagements » de la SNCF et de la Renfe. Pour l’instant, les trains vont continuer à circuler entre la France et l’Espagne. Si TP Ferro fait faillite, les États français et espagnol pourraient devoir assumer la dette associée à la concession.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Gaëlle Lucas), 21 juillet 2015

LE NOMBRE DE TGV PARIS-BORDEAUX TOUJOURS EN DÉBAT

Les tractations entre la SNCF et Lisea, le concessionnaire privé de la future ligne TGV Tours-Bordeaux, pour déterminer combien de trains circuleront sur l’infrastructure se poursuivront sans doute à la rentrée. L’entreprise publique avait pourtant prévenu que le sujet devait être clos, pour des raisons techniques, au plus au tard au début du mois dernier, au risque sinon de retarder le début des circulations, prévu pour juillet 2017. Mais la difficulté à rapprocher les points de vue, dans des discussions qui impliquent également les collectivités locales, n’a pas permis de tenir l’échéance. 95 % des dessertes seraient toutefois calées, et auraient déjà été transmises aux horairistes de SNCF Réseau afin que ceux-ci entament leur travail dans les temps. Pour cela, la SNCF aurait fait siennes les propositions formulées en juin par Jean Auroux. L’ancien ministre du Travail avait été chargé de trouver un terrain d’entente avec les élus locaux, et son travail aurait permis d’aplanir la plupart des récriminations. Les 5 % restant à déterminer relèveraient « d’ajustements à la marge » afin d’aplanir les derniers griefs.

Les chiffres :

✓ 14, c’est le nombre d’allers-retours quotidiens entre Paris-Montparnasse et la Touraine qui a été confirmé par la SNCF.

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Sébastien Bussière), 27 septembre 2015

✓ 19, c’est le nombre d’allers-retours quotidiens directs entre la capitale et Bordeaux, demandé par Alain Rousset, le président de la région Aquitaine. Le « facilitateur » choisi par la SNCF en propose 13,5.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 7 août 2015

ALAIN VIDALIES ET SON HOMOLOGUE ITALIEN RASSURENT SUR LE LYON-TURIN

« En visite sur le terrain, Alain Vidalies et Graziano Delrio confirment le soutien des gouvernements italiens et français au projet du Lyon-Turin ». C’est ainsi que le secrétariat d’État aux Transports français a titré le communiqué publié le 27 août 2015 après le déplacement des deux ministres à Turin sur le chantier à Saint-Martin la Porte en Savoie. A 1^{ère} vue, le contexte est porteur pour la liaison ferroviaire Lyon-Turin. En effet, Bruxelles a garanti 41,08 % du paiement de la première phase du chantier jusqu’en 2020. Si le pourcentage impressionne, l’effort communautaire de 813 millions d’euros est en fait moindre que le 1,12 milliard attendus. Car Bruxelles anticipe que le projet n’avancera pas aussi vite que prévu par les deux États sur cette période. En fait, c’est sur leur capacité à garantir leur propre part du financement et à lever un certain nombre de difficultés que la France et l’Italie sont attendues. Le montant réel du projet, estimé à 8,5 milliards d’euros au début de la décennie et qui n’a pas été réajusté depuis, demeure une inconnue. Autre inconnue, le gouvernement italien réussira-t-il à se concilier la population du Val-de-Suse dont une partie est opposée au Lyon-Turin ? Rien n’est moins sûr.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Marc Fressoz), 28 août 2015

JACQUES AUXIETTE S'INSURGE CONTRE LA CONCURRENCE DES AUTOCARS DE LA SNCF

Le développement de l'offre d'autocars et de TGV low cost de la SNCF ne fait pas que des heureux. Les Conseils Régionaux financent le déficit de fonctionnement des TER exploités par une SNCF en situation de monopole, et ils observent impuissants que leur prestataire orchestre une complémentarité qui risque de virer à la concurrence interne entre l'offre ferrée subventionnée et une nouvelle offre de marché. Jacques Auxiette, le président de la Région Pays-de-la Loire, a annoncé l'ouverture contre la SNCF de « procédures pré-contentieuses prévues dans la convention Région-SNCF ». L' élu estime que les autocars Ouibus du groupe public font concurrence à certaines lignes TER financées par la Région. Dans ces conditions, il n'entend plus en assumer le déficit ».

Ils ont dit :

✓ « Ces nouveaux services aux usagers que (la SNCF) propose de développer se font indirectement avec l'aide de la Région [...] : est-ce la contribution annuelle des Régions qui lui permet d'envisager des tarifs aussi bas, en dehors de toute réalité économique ? », s'interroge Jacques Auxiette.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Marc Fressoz), 8 septembre 2015

✓ « Notre objectif, c'est bien d'augmenter la part de marché, aussi, du train », a déclaré Barbara Dalibard, directrice générale de SNCF Voyageurs, estimant que « mettre sur le marché de nouvelles offres va stimuler le marché », afin « d'augmenter l'ensemble du trafic voyageurs ». Le TER est un « service régional, qui a la logique qu'on retrouve dans les conventions (de service public entre la SNCF et les Régions) et qui n'est pas la même logique que le développement d'une offre de type Ouibus. Chacun doit voir sa zone de pertinence ». Selon elle, « c'est très important qu'on ait ces complémentarités pour faire croître la mobilité partagée ». Elle a précisé que l'objectif était de « construire des offres qui, à la fin, sont rentables et ont leur propre équilibre économique ».

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités, 9 septembre 2015

LE TRAFIC DES TGV ET INTERCITÉS A AUGMENTÉ DE 5,7% CET ÉTÉ

Avec 24 millions de voyageurs en juillet et août dans la grande vitesse et les Intercités contre 22,7 millions en 2014, la SNCF voit sa stratégie de billets à petits prix (exemple du TGVpop) confortée. Quid en revanche de l'évolution des recettes avec un panier moyen en baisse ? Si cette stratégie permet de remplir les trains - Ouigo revendique un taux d'occupation moyen de 99 % en juillet et août, 98 % pour iDTGV - permet-elle de remplir les caisses de SNCF Mobilités ? Le groupe ne communique pas ces chiffres, mais force est de constater que la SNCF fait le pari d'augmenter son chiffre d'affaires par une hausse du trafic, et poursuit parallèlement son programme de baisse de ses charges d'exploitation - 100 millions d'euros en 2014 et 80 millions attendus en 2015.

Info + : 181 TGVpop ont été confirmés à la vente sur les 207 proposés du 5 juillet au 30 août, et 32.500 voyages effectués. La SNCF annonce qu'elle poursuit cette offre jusqu'à la fin de l'année vers l'Atlantique et ajoute la destination de Strasbourg.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 1^{er} septembre 2015

SAUVEGARDE DU FERROVIAIRE : LA PÉTITION DE LA FNAUT A DÉJÀ RECUEILLI PRÈS DE 6.000 SIGNATURES

C'est un véritable cahier de doléances sur la situation du transport ferroviaire que la Fédération Nationale des Usagers des Transports compte remettre au Président de la République, au Premier ministre et aux ministres concernés via sa pétition nationale lancée début mai 2015. A ce jour, elle a recueilli près de 6.000 signatures. L'association a présenté son analyse des 600 commentaires de signataires qu'elle a compilés. « L'intérêt des témoignages recueillis est qu'ils ont été émis de manière spontanée, sans filtre, a souligné Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT. Ils constituent une véritable enquête d'opinion ». La FNAUT a classé ces commentaires en deux catégories : ceux ayant trait à la qualité de service et ceux exprimant des préoccupations citoyennes. Elle compte aussi alerter les candidats aux élections régionales sur la situation du ferroviaire et leur demander de se positionner sur cette question.

Ils ont dit : (extraits des témoignages des répondants)

✓ « Nous sommes traités comme du bétail, pas comme des clients ».

✓ « La qualité baisse, les prix augmentent, le voyageur doit payer sans se plaindre ».

✓ « C'est stressant, usant de se demander tous les jours si on va arriver à l'heure au travail ».

✓ « Laisser pourrir le rail, c'est assécher une région, créer du chômage et de la résignation ».

✓ « La rareté des trains va encore plus paupériser les zones rurales déjà touchées par le regroupement des services publics dans les grandes villes ».

✓ « Pourquoi fragiliser nos trains, si utiles pour les jeunes en formation, l'emploi, le tourisme ? »

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Anne Lenormand), 7 septembre 2015

LE CÉRÉALIER AXÉRÉAL MET LA MAIN À LA POCHE POUR RÉNOVER LES LIGNES DE FRET

Gênés par un réseau ferré en piètre état, les céréaliers français sont à la peine pour assurer le transport de la production vers les ports du Havre, Rouen, Saint-Nazaire et La Rochelle. Le groupe coopératif Axéreal, basé à Orléans, a du coup choisi d'investir pour l'entretien et la rénovation des lignes de fret. Cette première s'est traduite par un accord de principe signé avec SNCF Réseau, la Région Centre-Val de Loire, le Département du Loir-et-Cher et des collectivités en faveur de la ligne Troo-Montoire-Vendôme, un axe en direction du littoral de la Manche et de l'Atlantique. Sur les 4 millions d'euros de travaux nécessaires pour éviter sa fermeture, Axéreal, qui transporte près de 100.000 tonnes de céréales chaque année sur cette ligne, en financera un tiers. La SNCF s'engage à entretenir les voies pendant 30 ans. « C'était la seule solution pour sauvegarder notre flux et conserver nos clients », souligne le porte-parole d'Axéreal, Thierry Renard. En région Centre-Val de Loire, Axéreal compte 49 silos embranchés sur une ligne ferroviaire et achemine une bonne partie de sa production vers les ports.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Christine Berkovicus), 16 juillet 2015

Info + : [Fret ferroviaire : des collectivités en première ligne dans la sauvegarde du réseau capillaire](#)

Localtis.info, 30 septembre 2015

KEOLIS DIGITALISE LE PARCOURS EN TRANSPORT PUBLIC

Trouver un itinéraire, acheter le titre de transport, valider son ticket... les voyageurs pourront effectuer toutes ces tâches avec une seule application. Keolis a mis au point l'appli PlanBookTicket qui permet d'avoir un parcours en transport en commun 100 % digital. Cette solution sera disponible avant l'été 2016. Elle sera commercialisée, dès le 1^{er} octobre et auprès de toutes les villes françaises. Les collectivités auront la possibilité de prendre l'ensemble de la solution ou seulement une ou deux des fonctionnalités proposées. La fonction Plan permet aux voyageurs de préparer et d'optimiser leur trajet en fonction de leur profil et de leurs critères personnels : calcul d'itinéraires combinant tous les modes de transport (bus, tram, métro, car, vélo, marche à pied), horaires de passage, en temps réel, alertes en cas de perturbations et proposition d'itinéraires bis. Après Montargis, Lille, Lens, Orléans, Brest, Bordeaux et Amiens, cette solution sera déployée prochainement à Quimper, Châteauroux et Laval.

Info + : Keolis indique que « Dès le mois d'octobre, il sera possible d'acheter son titre de transport sur son mobile à Orléans, puis à Montargis et Saint-Malo. Dans ces trois villes, les titulaires d'un pass abonné pourront charger à distance leur abonnement et l'activer directement au valideur, dès leur premier voyage ».

Article intégral : www.deplacementspros.com

Déplacements Pro, 23 Septembre 2015

ORLÉANS : LE PALMARÈS DES STATIONS DE TRAMWAY

Environ 77.600 passagers accèdent à l'une des 50 stations des lignes A et B du tramway d'Orléans. Les quais de la station De-Gaulle demeurent les plus fréquentés avec 12.430 montées dans les rames. « C'est le lieu de correspondance des deux lignes et nous sommes en centre-ville », argumente Jean-Philippe Deloge, directeur du marketing Keolis Orléans-Val-de-Loire. Le site totalise 3.000 passagers de plus que la station Gare-d'Orléans (9.401). Celle-ci occupait, jusqu'en juin 2012, la première place, avec ses 12.000 passagers. La mise en service de la seconde ligne de tram a bousculé la hiérarchie et les habitudes de transport. La ligne B est beaucoup plus discrète dans ce classement : Halmagrand (3.078) occupe la cinquième place grâce à sa situation stratégique sur le boulevard Alexandre-Martin. « Il existe beaucoup de correspondances tram-bus. Et puis, dans le secteur, il y a des entreprises ». Les stations Martin-Luther-King (306), sur la ligne B, à Saint-Jean-de-la-Ruelle et Lorette, sur la ligne A, à Olivet (285) occupent les derniers rangs du classement.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre, 14 septembre 2015

SNCF TRANSILIEEN ÉTUDIE LES FLUX DE VOYAGEURS À L'ÈRE DU PASSE NAVIGO UNIQUE

La mise en place du passe Navigo unique au 1^{er} septembre 2015 a donné des idées à SNCF Transilien. L'entreprise a mis en place des outils d'analyse des flux sur le réseau SNCF francilien afin d'avoir une meilleure connaissance de la clientèle et mieux répondre à ses besoins. Dès le mois de juin, la SNCF a mis en place des capteurs dans cinq gares tests d'Île-de-France afin de mesurer la fréquentation avant/après le lancement du passe Navigo unique à 70 euros par mois. Les gares de Bois-Colombes, Le Stade, Colombes, Melun et Choisy-le-Roi, ont été choisies pour leur potentielle sensibilité au changement tarifaire. Durant 7 mois, SNCF Transilien va ainsi disposer de mesures continues de la fréquentation de ces cinq gares. Parallèlement, un partenariat avec le Credoc a été noué afin d'avoir une meilleure connaissance sociologique des clients voyageurs, d'observer la mutation potentiellement liée à la réforme tarifaire dans les territoires, en particulier en grande couronne mais aussi d'en analyser l'impact socio-économique (pouvoir d'achat, temps de transport...)... Les premières analyses et résultats seront connus début 2016.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 1^{er} septembre 2015

FEU VERT POUR LE TÉLÉPHÉRIQUE À BREST

Pour relier une ex-emprise militaire en voie de réaménagement au centre-ville de Brest, la collectivité a prévu la construction d'une ligne téléphérique. Montant des travaux : 19,1 millions d'euros, alors que la construction d'un troisième pont aurait coûté entre 30 et 60 millions d'euros, selon l'agglomération. L'enquête publique s'est conclue par un avis favorable, les élus de la métropole viennent de déclarer le projet d'intérêt général. Les travaux vont donc démarrer dans quelques jours. Long de 460 mètres, ce téléphérique permettra de traverser la rivière la Penfeld. Il rejoindra en trois minutes seulement le quartier du château de Brest, au bas de la principale artère marchande de la ville. La ligne aérienne haute de 60 mètres, fonctionnera dix-sept heures par jour et complétera le réseau des transports en commun de la métropole (bus et tramway). Le téléphérique - coût annuel de fonctionnement de 700.000 euros - aura une capacité de transport de 1.200 passagers à l'heure. Si le calendrier est respecté, il sera mis en service au cours de l'été 2016.

Info + : Le financement de la ligne sera partagé entre l'État via l'appel à projets de transport collectif et de mobilité durable, Brest Métropole qui va supporter 49 % de l'investissement via la taxe sur le versement transport. La Région Bretagne, le Conseil Départemental du Finistère et l'Europe vont également participer.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Stanislas du Guerny), 17 juillet 2017

Dernière minute

POUR UNE PRIVATISATION RAISONNÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Après Toulouse, les aéroports de Nice et de Lyon devraient être privatisés d'ici la fin de l'année. Mais si on se fie à l'histoire, cette opération n'est pas sans risques, en particulier pour l'aménagement du territoire et les futurs tarifs des plateformes. Exemple à Paris, où l'ouverture du capital s'est traduit par une augmentation des redevances de 49,5% en 10 ans ! Voici l'analyse de Jean-François Dominiak, vice président du Scara, Syndicat des Compagnies aériennes autonomes.

Article intégral : www.deplacementspros.com

Déplacements Pro.com, 1^{er} octobre 2015

AÉROPORTS DE LYON ET DE NICE : VERS UNE PRIVATISATION « DÉBUT 2016 »

La privatisation des aéroports de Nice et de Lyon prévue par la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 devrait intervenir « début 2016 », a indiqué Emmanuel Macron. L'État entend céder la totalité des 60 % qu'il détient dans les sociétés gestionnaires de ces aéroports. Dans les deux cas, la CCI possède 25 % du capital et les collectivités locales 15 % (Région, Département et métropole à parts égales). « Nous sommes en train de finaliser le cahier des charges, il sera soumis à concertation ensuite à l'ensemble de nos coactionnaires », a expliqué le ministre de l'Économie, précisant que les actionnaires minoritaires - CCI et collectivités locales - ne seraient pas partie prenante dans une offre ou une autre, comme cela a pu être envisagé. Ensuite, « nous finaliserons un cahier des charges pour l'automne et nous lancerons la procédure pour un premier tour de table d'ici la fin de l'année. Début 2016, on devrait avoir la réponse », a-t-il ajouté. « Il y a beaucoup de manifestations d'intérêt sur les sociétés de gestion aéroportuaire parce que ce sont des actifs de qualité bien connus, bien régulés », a-t-il encore dit.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info et AFP, 22 septembre 2015

NOTRE-DAME-DES-LANDES : REJET DES RECOURS DES OPPOSANTS

« Par 14 jugements rendus le 17 juillet 2015, le tribunal administratif de Nantes rejette tous les recours qui lui ont été présentés lors de l'audience du 18 juin dernier », a indiqué le tribunal dans un communiqué. La justice a suivi l'avis du rapporteur public qui avait préconisé le rejet des recours déposés par des associations, partis politiques et particuliers contre les arrêtés préfectoraux qui autorisent le lancement des travaux, en raison des « raisons impératives d'intérêt public majeur à l'aménagement d'un nouvel aéroport ». Ces recours, qui concernent notamment les espèces protégées et la loi sur l'eau, sont les derniers de la longue bataille judiciaire que mènent les opposants au projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes, depuis une dizaine d'années. Cette décision est cruciale car elle pourrait relancer les travaux, suspendus par le gouvernement depuis 2012. Face à la forte opposition sur le terrain, le gouvernement avait annoncé qu'ils ne commenceraient pas avant l'épuisement définitif des recours.

Ils ont tweeté :

✓ [#nddl](#) les associations feront appel, la justice doit arrêter les bulldozers, enterrer l'aéroport et son CO2 [#COP21](#) @[RoyalSegolene](#) @[fhollande](#)

Benoît Hartmann, @porteparoleFNE, 10:13 - 17 juillet 2015

✓ La justice rejette le recours des opposants à l'aéroport Notre Dame Des Landes : le droit a parlé, les travaux doivent commencer !

Bruno Retailleau, @BrunoRetailleau, 10:52 - 17 juillet 2015

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Philippine Robert), 17 juillet 2015

Dernière minute

MANUEL VALLS RELANCE L'IDÉE D'UN PROJET ROUTIER ALTERNATIF APRÈS L'ABANDON DE L'A831

Manuel Valls a apporté son soutien à un « projet d'aménagement routier » alternatif au projet d'autoroute A831, enterré en juillet par Ségolène Royal, afin d'améliorer les déplacements entre Nantes et La Rochelle. L'État sera partenaire des collectivités pour son étude et sa réalisation.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info, 1^{er} octobre 2015

LE CHER LANCE LE DÉPLOIEMENT DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

L'inauguration de la 1^{ère} borne de recharge pour véhicules électriques a eu lieu le 10 septembre 2015 à Chezal-Benoît. Le Département du Cher a prévu de couvrir le territoire et d'en implanter une centaine d'ici fin 2016, soit une borne tous les 20 kilomètres. Le projet, baptisé E.Car'18, est placé sous la maîtrise d'ouvrage du Syndicat Départemental d'Énergie du Cher (SDE 18). L'investissement s'élève à 700.000 € financés pour moitié par l'État, 10 % par le Département et 10 % par les communes ou intercommunalités, le reste, 30 % sera pris en charge par le SDE 18. Ces bornes seront installées à proximité des services publics, de commerces, des zones d'activités ou touristiques. Le SDE 18 a passé un partenariat avec les concessionnaires automobiles afin d'offrir une plus grande visibilité des infrastructures de recharge, et de lever les freins existants à l'achat d'un véhicule électrique.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 10 septembre 2015

IDBUS DEVIENT OIBUS ET VA OUVRIR 85 NOUVELLES LIGNES D'AUTOCAR EN 5 MOIS

Les premières lignes nationales par autocar de la SNCF seront ouvertes ce 4 septembre 2015. Il s'agit, au départ de Paris, de rallier vers l'Est, Nancy, Strasbourg et, vers l'Ouest, Nantes, Le Mans et Angers au prix d'appel de 5 €. Au total, le 4 janvier 2016, Oibus, qui s'intègre dans la nouvelle offre low cost de la SNCF, proposera un réseau de 130 liaisons et 46 destinations. De quoi transporter 4 millions de voyageurs par an. Certaines lignes seront particulièrement bien servies comme Paris-Lille avec 16 allers-retours quotidiens ou Paris-Lyon avec 14 allers-retours. En cas de bus annulé ou retardé de plus d'une heure au départ, Oibus proposera à ses passagers une autre solution de voyage ou le remboursement de leur voyage. Et en cas de retard à l'arrivée, c'est un bon d'achat de 10 € qui leur sera délivré. D'ici 2016, la flotte Oibus se composera de 127 cars 4 étoiles. Chaque véhicule sera équipé de toilettes, de prises électriques et d'une connexion wifi gratuite. Les sièges qui seront attribués au moment de la réservation sont inclinables et dotés de tablettes. La grille tarifaire sera revue à la baisse et variera en fonction du remplissage des cars.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Robert Viennet), 3 septembre 2015

A lire aussi : [Starshipper ouvre des lignes d'autocars entre Brest, Rennes, Nantes et Bordeaux](#)

Mobilicités, 4 septembre 2015

Info + : [Libéralisation du transport par autocar : plus de 70 villes desservies et 700 emplois créés, se félicite Emmanuel Macron et visualisez le bilan réalisé par l'État](#)

Localtis.info, 22 septembre 2015

Info + : [Megabus ouvre 17 nouvelles liaisons le 30 septembre,](#)

Mobilicités, 22 septembre 2015

LE PLAN DE RELANCE AUTOROUTIER SIGNÉ

Le contrat de relance autoroutier signé avec les sept principales sociétés concessionnaires d'autoroutes (APRR, Area, ASF, Cofiroute, Escota, Sanef et SAPN) prévoit que celles-ci réaliseront une vingtaine d'opérations pour un montant de 3,27 milliards d'euros en échange d'un allongement de la durée des concessions de 2,5 années en moyenne. Ces investissements vont servir à moderniser le réseau autoroutier français. Le protocole d'accord prévoit, en outre, que les sociétés concessionnaires d'autoroutes se sont engagées à verser un milliard d'euros à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) dont 500 millions au cours des trois prochaines années. Enfin, ces entreprises s'engagent également à mettre en œuvre des mesures commerciales ciblées et des mesures d'accompagnement qui encouragent les modes innovants et la mobilité durable tels que le covoiturage, les véhicules électriques et les autocars longue distance.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 3 septembre 2015

Info + : L'intérêt de ce plan de relance réside surtout dans l'accord entre le gouvernement et les sociétés d'autoroutes stipulant que 55 % des travaux seront confiés aux PME et PMI non liées aux groupes autoroutiers.

Article intégral : www.constructioncayola.com

Construction Cayola, 3 septembre 2015

Info + : Parmi les autoroutes concernées en région Centre-Val de Loire on trouve, l'aménagement à 2x4 voies de l'A10 entre les bifurcations A10/A19 et A10/A71 et l'aménagement à 2x3 voies de l'A10 entre la bifurcation A10/A85 et Sainte-Maure-de-Touraine.

Info + : Consultez le [communiqué du gouvernement](#)

Info + : [L'autoroute A10 sera élargie de trois à quatre voies entre Artenay et Orléans](#)

La République du Centre, 16 septembre 2015

PLUS DE SIX FRANÇAIS SUR DIX UTILISENT LEUR VOITURE POUR ALLER TRAVAILLER

D'après une étude réalisée pour Randstad, quelque 63 % des Français utilisent leur voiture personnelle pour se rendre au travail, contre 18 % qui ont recours aux transports en commun. Réalisée en ligne auprès de 9.000 salariés, cette étude montre qu'au niveau national, 9 % des personnes vont travailler à pied, 4 % en deux-roues et seulement 2 % grâce à du covoiturage. Ces moyennes recouvrent de fortes disparités. En Île-de-France, une majorité de salariés se déplace en transports en commun (47 %), tandis que 36 % utilisent leur voiture. La région Poitou-Charentes est celle où l'on recourt le plus à sa voiture pour aller travailler (80 %), tandis que les Auvergnats sont les champions de la marche (15 %) et les habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur ceux du deux-roues (7 %). C'est en Languedoc-Roussillon que l'on pratique le plus le covoiturage (5 %). « Tous moyens de transport confondus, les Français mettent en moyenne 26 minutes pour se rendre au travail ». « La marche à pied arrive en tête des moyens les plus rapides (14 mn), devant les deux roues (19 mn) et la voiture (23 mn). Les transports en commun sont les moyens de transport les plus longs (44 mn) ».

Article intégral : www.ccfra.fr

Comité des Constructeurs Français d'Automobiles et AFP, 8 juillet 2015

Info + : Lire l'étude de l'ADEME sur [le covoiturage de courte distance](#)

Info + : Les résultats d'un sondage Opinionway, réalisé à la demande du Syndicat des Équipements de la Route, démontrent que [les Français sont mécontents de l'état des routes en France.](#)

Construction Cayola, 22 septembre 2015

LE LOIRET ET L'INDRE-ET-LOIRE PRENNENT LEURS DISTANCES EN CE MILIEU D'ANNÉE

L'offre d'entreposage en Centre-Val de Loire s'enrichit de plus de 58.600 m² depuis janvier 2015.

70 % des nouvelles surfaces logistiques comptabilisées au deuxième trimestre sont concentrées sur le Loiret et en Indre-et-Loire, grâce, notamment, à des programmes de plus de 13.000 m² à Sorigny (Indre-et-Loire) et d'environ 10.600 m² à Escrennes (Loiret).

Les mises en chantier de près de 3.000 m² à Bourges et de plus de 2.300 m² à la Chapelle-Saint-Ursin permettent au Cher de prendre la troisième place régionale pour ce premier semestre 2015.

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.

Entrepôts commencés entre janvier et juin 2015 en région Centre : 58.609 m²

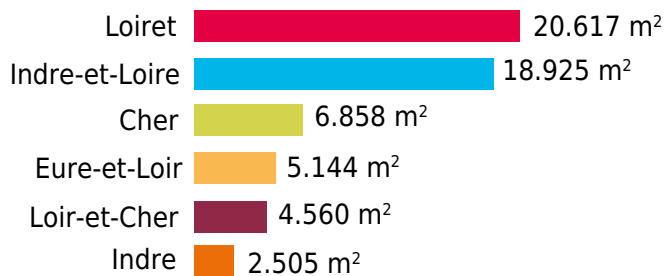


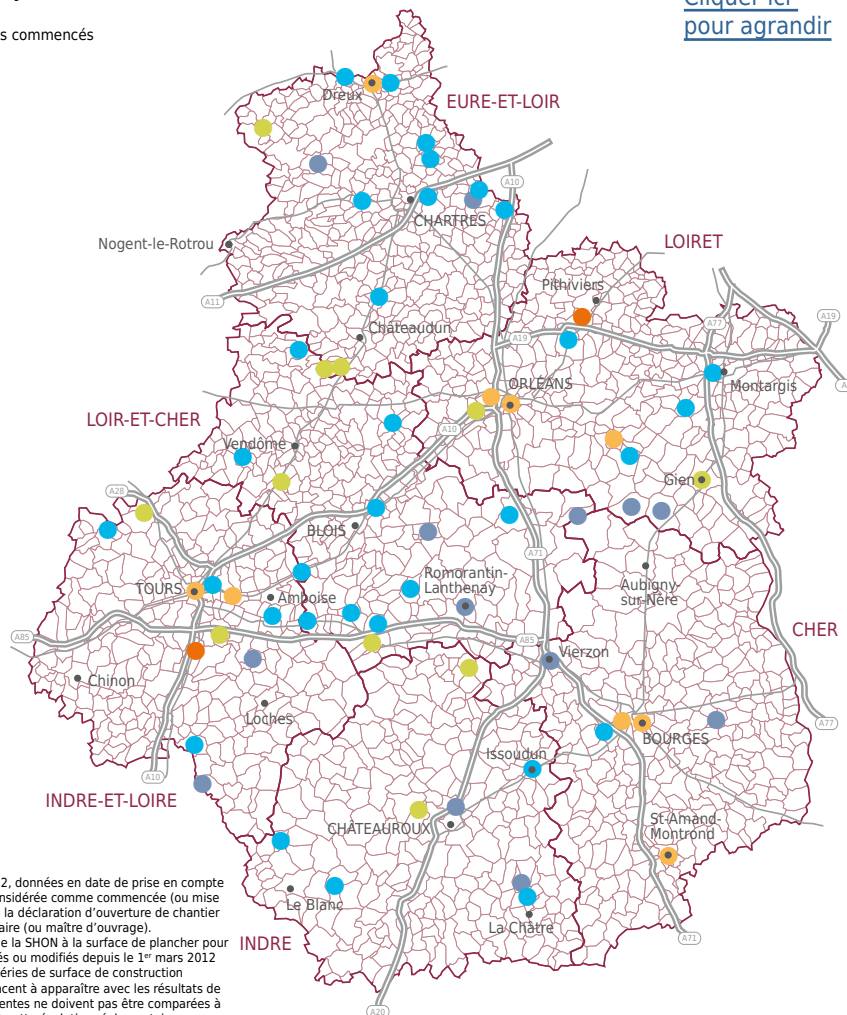
Illustration : CCI Centre

Mise en chantier d'entrepôts Avril - Juin 2015	
Loiret	15.781
Indre-et-Loire	15.514
Cher	5.519
Eure-et-Loir	3.484
Loir-et-Cher	3.129
Indre	1.113
Centre-Val de Loire	44.540 m²
- Premier trimestre : 14.069 m ²	

Info + : Consultez les archives sur www.centre.cci.fr

Mises en chantier d'entrepôts dans les communes de la région Centre-Val de Loire : période de janvier à juin 2015

Nombre de m² d'entrepôts commencés



[Cliquer ici pour agrandir](#)

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 celles de périodes antérieures à cette évolution réglementaire.

EN PLEIN DÉSARROI, LES AGENCES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SE TOURNENT VERS LES RÉGIONS

La loi Notr du 7 août 2015 n'aborde pas spécifiquement le rôle des agences de développement économique. Mais celles-ci ont l'impression de faire un saut dans l'inconnu. Car cette loi prévoit que la Région devient la seule compétente en matière de développement économique sur son territoire et doit élaborer, au plus tard le 31 décembre 2016, un Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDE-II) donnant les priorités et orientations stratégiques. La liberté est ainsi donnée à la Région de s'organiser à sa convenance et en fonction des spécificités de son territoire. Avec la suppression de la clause de compétence générale pour les Départements et les Régions, ces deux échelons n'auront plus le droit d'intervenir sur tous les sujets, de dépenser dans tous les domaines d'action publique. Les Départements ne pourront donc plus financer les agences de développement économique à compter de 2016... Une période transitoire est toutefois prévue par la loi : les Conseils Départementaux peuvent maintenir les financements accordés aux organismes qu'ils ont créés antérieurement ou auxquels ils participent pour concourir au développement économique de leur territoire jusqu'au 31 décembre 2016.

Il a dit : « Nous avons commencé le travail en interne et nous tendons aujourd'hui la main à l'Association des Régions de France pour réfléchir, ensemble, à la meilleure organisation de ce réseau au niveau régional », Antoine Angeard, délégué général du CNER, la Fédération des agences de développement et des comités d'expansion économique.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Emilie Zapalski), 28 septembre 2015

CCI FRANCE ET AMF S'UNISSENT POUR PESER FACE À L'ÉTAT

L'AMF s'associe à CCI France à la fois pour faire converger leurs offres de services mais aussi pour présenter un front commun dans le rapport de force engagé avec l'État. Communes et CCI comptent en effet parmi les principales victimes des coupes budgétaires actuelles qui risquent de stopper net leurs investissements. Selon François Baroin, 2.500 communes pourraient se trouver en « autofinancement négatif » d'ici la fin de l'année. Au-delà des enjeux budgétaires, le rapprochement des CCI et de l'AMF est aussi dicté par la réforme territoriale, avec d'un côté la clarification des compétences de la loi Notr et la création des grandes régions. Pour « préserver une connaissance fine du territoire, en liaison avec le tissu économique et social local », les CCI entendent accompagner la prise de décision des maires, notamment par le biais de leurs observatoires du commerce. CCI et AMF devraient aussi arrêter des positions communes et mieux collaborer en matière d'accompagnement des entreprises, d'anticipation des besoins locaux de main-d'œuvre...

Il a dit : « Plus on est gros, plus la politique de proximité devra être pertinente. (...) Les régions vont avoir un tropisme naturel autour de leur capitale régionale », a insisté François Baroin, président de l'AMF.

Article intégral : www.localtis.info

Info + : [Téléchargez la convention](#) :

Localtis.info (Michel Tendil), 9 septembre 2015

LES SOLS ARTIFICIALISÉS CONTINUENT À GAGNER DU TERRAIN

Bâtiments, routes, parkings, mais aussi parcs et jardins... : avec 490.000 hectares gagnés entre 2006 et 2014, soit un rythme moyen de 60.000 hectares par an, les sols artificialisés ont poursuivi leur progression, selon le [bulletin statistique du ministère de l'Agriculture](#). Pour les 2/3, cette extension s'est faite aux dépens des espaces agricoles. Ces derniers couvrent encore la majorité du territoire (51%, avec 28 millions d'hectares) mais ont perdu en moyenne 70.000 hectares par an depuis 2006. Les espaces naturels (bois, landes, friches, sols nus et zones humides) occupent environ 40 %. En comparaison, les sols artificialisés ne représentent que 9,3 % du territoire mais le rythme d'artificialisation des terres, bien que ralenti depuis la crise économique, se maintient (+1,1 % depuis 2008). La 1ère cause d'artificialisation des terrains est la poussée de l'habitat individuel, avec ses jardins et annexes (46% des 491.000 hectares artificialisés sur la période). Une expansion due à la croissance de la population (+1,6 million de personnes entre 2007 et 2012) mais aussi au choix des ménages qui préfèrent les maisons avec pelouse aux immeubles collectifs, quitte à habiter loin des villes. Pour cette raison, les réseaux routiers nécessaires à leur desserte constituent le deuxième usage du sol artificialisé (16 % entre 2006 et 2014).

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Anne Lenormand), 23 juillet 2015