

# NEWSLETTER

## aménagement

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

### ÉDITO

#### Du ticket au taquet

Le développement du réseau LGV a à nouveau fait l'actualité au cours du dernier trimestre. Entre la mise en service du dernier tronçon du TGV Est, la fin prochaine des travaux sur Tours-Bordeaux et Bretagne-Pays de Loire, et la déclaration d'utilité publique pour les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, le sujet semble avoir repris la vigueur qu'il avait perdu suite au rapport de la Commission Mobilité 21 il y a 3 ans de cela.

Mais la mise en service de 2 nouvelles lignes en 2017 marquera peut-être le stade ultime du développement de ce réseau. Car une DUP comme celle des lignes du Sud-Ouest pourrait tout à fait connaître le même sort que celui que vient de vivre le projet Poitiers-Limoges, stoppé en rase campagne par le Conseil d'État. Les attermoissements vécus autour d'autres projets comme le POCL, pour lequel la concertation semble s'étendre sans fin, témoignent également de la fragilité de chacun de ces grands projets, dès lors que leur financement demeure incertain. Le 1<sup>er</sup> ticket de TGV semble alors bien lointain pour les entreprises concernées. En parallèle, le paysage ferroviaire bouge, comme le montrent les initiatives des nouvelles Régions autour des TER et du transfert de certaines lignes Intercités. Preuve que l'envie existe encore du côté des collectivités... au moins pour les transports du quotidien.

Côté longue distance, si l'actualité de l'aérien reste plutôt calme, il n'en va pas de même pour la route. Travaux autoroutiers, réflexion sur l'aménagement d'un nouvel échangeur, recours à la mise en concession, symbolisent la dynamique retrouvée de ce moyen de transport, qu'il véhicule in fine des voitures (qui restent le mode de transport privilégié dans une région dépourvue de métropole) ou des bus. Ce dernier mode, boosté par la libéralisation du secteur, voit également s'opérer un début de concentration, tout à fait prévisible en raison des prix pratiqués par les opérateurs en phase de lancement. Mais ses chiffres de fréquentation indiquent bien l'attrait des voyageurs pour ces autocars « dépoussiérés ». Et le lancement de nouvelles lignes (dont plusieurs uniquement pour l'été) ou le développement de services répondant aux attentes des clients, devraient encore accroître l'intérêt de ce mode dans la période à venir.

Ce développement va de pair avec celui du co-voiturage, qui représente désormais 1,6 % des déplacements longue distance. Un chiffre qui peut paraître encore marginal, mais qui devrait lui aussi continuer à progresser dans un monde où la mobilité sort de plus en plus des sillons ferroviaires, pour se réinventer sur la route, avec souplesse et dans un esprit collaboratif bienvenu. Cette évolution donne « un taquet » à l'opérateur historique SNCF, puni pour ne pas avoir su satisfaire les attentes de ses clients, et ce depuis trop longtemps.

#### Politique des transports

- Le covoiturage représente 1,6 % des déplacements longue distance ..... 2
- 141 millions d'€ pour l'amélioration des transports en France ..... 2
- Infrastructures de transports : 67 millions d'€ d'engagements nouveaux de la part de l'AFITF ..... 2
- Le groupe Air France-KLM porte Jean-Marc Janaillac à sa tête ..... 2
- Patrick Jeantet, n°2 d'ADP, sera le prochain président de SNCF Réseau ..... 2

#### Ferroviaire

- Ligne SNCF POCL : la concertation sur le tracé est relancée ..... 4
- LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax : les travaux déclarés d'utilité publique ..... 4
- LGV Poitiers-Limoges : le coup de frein du Conseil d'État... avant son déraillement officiel ? ..... 4
- Eurostar a vendu 180.000 billets entre Marseille, Avignon, Lyon et Londres en un an ..... 4
- LGV Lyon-Turin : la ville de Grenoble refuse de financer le projet ..... 5
- Nouvelle LGV : la SNCF vise 1,5 million de nouveaux clients vers la Bretagne ..... 5
- Les Régions obtiennent de nouvelles libertés pour les TER ..... 5
- Manuel Valls officialise le transfert de lignes Intercités à la Normandie ..... 5
- Le transport de marchandises par train ne se porte pas mieux en Europe qu'en France ..... 6
- SDH Fer, à Saint-Denis-de-l'Hôtel, va mieux mais pas le fret ferroviaire ..... 6
- Fret ferroviaire : Combiwest liquidée, 59 emplois supprimés ..... 6
- SNCF : Liaison directe entre Paris et Chaumont-sur-Loire cet été ..... 7
- TGV : vers une libéralisation à minima à partir de fin 2020 ..... 7
- Après les TGV Ouigo, la SNCF étudie des Intercités et des TER low-cost ! ..... 7
- Lancement de l'appel à manifestation d'intérêt sur les lignes de trains de nuit dont l'État se désengage ..... 7
- Trains de nuit : les candidats obtiennent un délai pour déposer leur offre ..... 7
- Trains de nuit : Transdev veut exploiter des lignes réservées à la SNCF ..... 7

#### Transport urbain

- Des lacunes encore une fois pointées du doigt dans le dossier CDG Express ..... 8
- Paris : le ticket de métro va augmenter de 10 centimes en août ..... 8
- Le Grand Paris Express réduira-t-il vos trajets quotidiens ? ..... 8

#### Aérien

- Au moins 11 offres pour les aéroports de Nice et Lyon ..... 9
- Notre-Dame-des-Landes : après la large victoire du oui à l'aéroport, tout reste à faire sur le terrain ..... 9
- Les vols intérieurs ont porté le trafic de mai en France ..... 9
- L'aéroport poursuit son opération de séduction ..... 9

#### Routier

- A45 Lyon-Saint-Etienne : la convention financière arrêtée ..... 10
- Routes : La FRTP dit non à la « dette grise » ..... 10
- Réseau routier national : l'État va évaluer sa propre gestion ..... 10
- Pont, aires de services, covoiturage... Le réseau autoroutier fait peau neuve... 10
- L'A19 a-t-elle contribué à l'essor du Pithiverais ? ..... 10
- Nouvel échangeur sur l'A10 : une absolue nécessité ? ..... 11
- Un peu de souplesse dans le tracé de l'A154 ..... 11
- Feu vert au projet de déviation Jargeau-Saint-Denis-de-l'Hôtel ..... 11
- L'A10 s'élargit entre Veigné et Poitiers ..... 11
- Autocars : les liaisons de moins de 100 km freinées par les Régions ..... 12
- Voyages-sncf.com va vendre les trajets du concurrent Transdev ..... 12
- Autocars : alliance entre Ouibus et Starshipper ..... 12
- Flixbus accélère sur le marché des cars en rachetant Megabus ..... 12
- Ouibus lance des lignes éphémères pour la saison estivale ..... 12

#### Logistique

- L'Eure-et-Loir démarre l'année en force ..... 13
- L'Île-de-France vote son plan « air » et le principe d'une écotaxe pour les poids lourds en transit ..... 13

#### Aménagement du territoire

- Le Cher : le développement de l'électromobilité passera par une DSP... 14
- Paris engage la reconquête de la Petite Ceinture ..... 14
- Moins loin, moins vite, comment veut-on vivre dans le futur ? ..... 14
- Le très haut débit avance malgré les embûches ..... 14

## LE COVOITURAGE REPRÉSENTE 1,6 % DES DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE

Aussi bien la SNCF que Hop! s'inquiètent de l'émergence du covoiturage dans l'Hexagone. Au cours des derniers mois, les deux entreprises ont d'ailleurs développé des services pour séduire les jeunes et les adeptes. Le covoiturage a comptabilisé 3,5 milliards de voyageurs-km en 2015. Cela représente 1,6 % des déplacements longue distance. Toutefois ce mode de transport alternatif reste encore loin de ces deux « concurrents ». En effet, le rail a enregistré 49 milliards de voyageurs-km en 2015 tandis que l'aérien a fait voler 13 milliards de voyageurs-km. Le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer souligne que le covoiturage longue distance représentait 11 millions de trajets par an avec une distance de 320 km par voyage. Ces données s'appuient sur les estimations faites à partir du site Blablacar.fr. Les conducteurs offrent en moyenne 2,7 places aux voyageurs et le prix moyen est d'environ 6 centimes par km.

Article intégral : [www.deplacementspros.com](http://www.deplacementspros.com)

*Déplacements Pro.com, 23 Juin 2016*

## 141 MILLIONS D'EUROS POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN FRANCE

Jean-Claude Juncker, président de la Commission Européenne, et Violeta Bulc, Commissaire aux Transports, ont dévoilé les propositions de subventions de la Commission Européenne pour le financement des infrastructures de transport dans les États membres, dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. La Commission a prévu des subventions à hauteur de 141 M€ pour la France, pour la période 2014-2020. En bénéficieront des projets visant la mise en œuvre de services d'information fluviale, de systèmes de transport intelligents pour la route ou le développement des carburants alternatifs, mais aussi des actions en vue du déploiement du volet technologique du Ciel unique européen. La Commission européenne souhaite également contribuer à la suppression des nœuds urbains ferroviaires tels que ceux de Lyon, de Marseille et de Nice.

Article intégral : [www.collectiviteslocales.fr](http://www.collectiviteslocales.fr)

*Collectivités Locales.fr, 21 juin 2016*

**Info + :** Consultez [la liste fournie par la Commission](#), qui mentionne aussi les projets portuaires Port Seine-Métropole Ouest et Eco-port des 2 rives de Seine, la liaison ferroviaire régionale France-Luxembourg, la future ligne de métro Toulouse Aerospace Express.

## NOMINATIONS

### LE GROUPE AIR FRANCE-KLM PORTE JEAN-MARC JANAILLAC À SA TÊTE

Moins d'un mois après l'annonce du prochain départ d'Alexandre de Juniac, le conseil d'administration d'Air France-KLM a choisi le futur PDG. Ce sera Jean-Marc Janaillac, l'actuel PDG du groupe de transports publics Transdev. La passation de pouvoirs n'est prévue que le 29 juillet. Jean-Marc Janaillac, 63 ans, était le seul candidat proposé par le comité de nomination, au terme d'un processus de sélection. Il bénéficie d'une réputation d'homme de dialogue social, de redresseur de Transdev et d'une relative connaissance du transport aérien et de ses clients. Mais c'est aussi un ancien camarade de promotion de François Hollande à l'ENA

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos (Bruno Treviçic), 2 mai 2016*

## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS : 67 MILLIONS D'EUROS D'ENGAGEMENTS NOUVEAUX DE LA PART DE L'AFITF

Le conseil d'administration de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) a adopté un deuxième budget rectificatif. Celui-ci va permettre l'engagement pour 8 millions d'euros d'une étude de mise au gabarit haut sur l'itinéraire principal de l'autoroute ferroviaire atlantique. D'autres projets de conventions de financement ont été adoptés. Dans le domaine fluvial, l'une concerne les études préparatoires à l'enquête publique relative au projet de liaison fluviale à grand gabarit sur la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Pour les transports collectifs urbains en site propre, trois projets de bus à haut niveau de service dans les agglomérations de Dunkerque, de Béthune et de Besançon vont être financés. L'AFITF prévoit aussi d'engager 25 millions d'euros dans des opérations routières et portuaires inscrites dans le Plan exceptionnel d'investissements en Corse, portant à 429 millions d'euros le montant de ses engagements dans ce Plan depuis 2007. L'ensemble des conventions adoptées le 28 avril représente un montant de 67 millions d'engagements nouveaux.

Article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

*Localtis.info, 2 mai 2016*

### PATRICK JEANTET, NUMÉRO 2 D'ADP, SERA LE PROCHAIN PRÉSIDENT DE SNCF RÉSEAU

Après moult rebondissements, l'État et la SNCF ont fini par s'accorder sur le nom de Patrick Jeantet pour présider SNCF Réseau. Directeur général délégué du groupe Aéroports de Paris depuis 2014, il a passé plusieurs années comme dirigeant de Keolis. Mais cela ne devrait pas constituer un obstacle pour l'ARAFER. Son profil X-Ponts montre que l'État l'attend sur l'enjeu industriel.

*Mobilicités, 28 avril 2016*

## PUBLICATIONS

---

- ✓ [Un élan nécessaire pour le fret ferroviaire en région Centre-Val de Loire](#)

*Rapport du CESER Centre-Val de Loire, Juin 2016*

- ✓ [Fret ferroviaire en région Centre-Val de Loire : après l'échec des politiques successives, inversons d'urgence la tendance](#)

*Communication du CESER Centre-Val de Loire, Novembre 2015*

- ✓ [Des distances de plus en plus longues pour aller travailler](#)

*Insee Flash Centre-Val de Loire, Juin 2016*

- ✓ [L'utilisation des transports en Centre-Val de Loire](#)

*Insee Flash Centre-Val de Loire, Juin 2016*

- ✓ [La messagerie au premier trimestre 2016](#)

*Commissariat général au développement durable, Juin 2016*

- ✓ [Le transports routiers de marchandises au premier trimestre 2016](#)

*Commissariat général au développement durable, Juin 2016*

- ✓ [Les indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au premier trimestre 2016](#)

*Commissariat général au développement durable, Juin 2016*

- ✓ [Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au premier trimestre 2016](#)

*Commissariat général au développement durable, Juin 2016*

- ✓ [Une conjoncture des transports en baisse au quatrième trimestre 2015](#)

*Commissariat général au développement durable, Avril 2016*

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

*Commissariat général au développement durable, Avril 2016*

- ✓ [Bulletin mensuel statistique des transports](#)

*Commissariat général au développement durable, Avril 2016*

**⚠ Dernière minute**

**LIGNE SNCF POCL : LA CONCERTATION SUR LE TRACÉ EST RELANÇÉE**

**Ils ont dit :** « Le ministre me demande de poursuivre la concertation, mais il ne souhaite pas que cela s'éternise. Pour ma part, je souhaite avoir une relation bilatérale, informelle avec la Région Centre-Val de Loire qui va démarrer dans les prochains jours. Je pense que c'est préférable pour que la concertation s'ouvre sous de bons auspices.(...) 2030, ça vient vite. Ce projet est majeur pour l'Auvergne et notre pays. On est dans le calendrier qui avait été fixé. Tout va bien. » Michel Delpuech, préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, nommé préfet coordinateur du projet POCL le 28 avril dernier par le secrétaire d'État aux Transports.

Article intégral : [www.leberry.fr](http://www.leberry.fr)

*Le Berry Républicain (Richard Benguigui), 6 juillet 2016*

**LGV BORDEAUX-TOULOUSE ET BORDEAUX-DAX : LES TRAVAUX DÉCLARÉS D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Un décret publié le 5 juin au Journal Officiel déclare « d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax entre Saint-Médard-d'Eyrans (Gironde), Saint-Jory (Haute-Garonne) et Saint-Vincent-de-Paul (Landes) ». Par conséquent, dans ces zones, les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de quinze ans maximum. Le gouvernement avait validé la réalisation de ces deux LGV dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, et ce malgré l'avis négatif, à caractère consultatif, rendu par la commission d'enquête publique. Il avait saisi le Conseil d'État pour avis. Celui-ci a validé le 25 mai le projet de décret. Le projet doit mettre Toulouse à un peu plus de 3 heures de Paris en 2022, contre au moins 5 h 20 aujourd'hui. Le coût des nouvelles lignes est estimé à 8,3 milliards d'euros, avec des hypothèses de mise en service en 2024 pour Bordeaux-Toulouse et en 2027 pour Bordeaux-Dax.

**Ils ont dit :**

- ✓ Le Cade, un collectif d'associations qui s'oppose à cette ligne, souligne que « alors que les finances publiques sont exsangues, que la France croule sous les déficits, que l'entreprise SNCF affiche un déficit abyssal de 50 milliards d'euros, que la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux sera déficitaire pour l'opérateur ferroviaire, l'État, coupé des réalités économiques, n'écoute plus les citoyens et continue de valider des projets inutiles et ruineux ».
- ✓ « En lui accordant aujourd'hui le « feu vert », le gouvernement prépare le grand Sud-Ouest du XXI<sup>e</sup> siècle, au bénéfice de ses habitants, de son économie, de son attractivité et de son rayonnement en Europe et dans le monde», estiment dans un communiqué commun Alain Rousset et Carole Delga, présidents des 2 Régions concernées.
- ✓ La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports a elle aussi manifesté sa satisfaction : « Cette décision est opportune, rationnelle et conforme aux orientations de l'Union Européenne. (...) La LGV Bordeaux-Toulouse, qui doit être réalisée en priorité, réduira la durée du trajet Bordeaux-Toulouse d'une heure, une performance inaccessible par la modernisation de la ligne existante ou même sa reconstruction partielle à un coût environnemental et financier très élevé ».

Article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

*Localtis.info (Anne Lenormand), 8 juin 2016*

**LGV POITIERS-LIMOGES : LE COUP DE FREIN DU CONSEIL D'ÉTAT... AVANT SON DÉRAIEMENT OFFICIEL ?**

Dans un arrêt du 15 avril, le Conseil d'État a annulé le décret déclarant urgents et d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation de la LGV reliant Poitiers à Limoges. Ce qui semble avoir fait pencher la balance, c'est le surdimensionnement - en particulier financier - du projet. Dans un argumentaire très détaillé, les juges pointent en ce sens le coût de construction de la ligne, évalué à 1,6 milliard d'euros en valeur actualisée à 2011, et surtout, « dont le financement n'était, en l'état, pas assuré ». L'évaluation de la rentabilité économique et sociale du projet présentait des « insuffisances ». De même, la mise en œuvre du projet « aurait pour effet un report massif de voyageurs de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse vers la LGV », ce qui aurait entraîné une diminution du trafic sur cette ligne « et donc une dégradation de la desserte des territoires situés entre Orléans et Limoges ». Exerçant en la matière un contrôle du bilan, le Conseil d'État a jugé que les inconvénients du projet l'emportaient ainsi sur ses avantages au point de lui faire perdre son caractère d'utilité publique, entraînant l'annulation du décret. Une décision qui fait bondir certains élus, tout en enthousiasmant bon nombre d'associations ou collectifs d'usagers et collectivités.

**Info + :** Le secrétaire d'État aux transports, Alain Vidalies, donne rendez-vous aux élus concernés le 3 mai, « afin d'évoquer avec eux les conséquences de cette décision », tout en annonçant que l'État prendra sa décision à l'issue de cette rencontre.

Article intégral : [www.lemoniteur.fr](http://www.lemoniteur.fr)

*Le Moniteur.fr (Caroline Reinhart), 20 avril 2016*

**Info + :** [Télécharger l'arrêt du 15 avril 2016](#)

**EUROSTAR A VENDU 180.000 BILLETS ENTRE MARSEILLE, AVIGNON, LYON ET LONDRES EN UN AN**

Plus de 120.000 passagers et 182.000 réservations enregistrées en un an. Eurostar annonce une hausse de 10 % du nombre de voyageurs entre Londres, Lyon, Marseille et Avignon, et le développement d'un nouveau marché. Ouvert le 1<sup>er</sup> mai 2015, le service direct permet de rejoindre Lyon-Part-Dieu en 4 h 41, la gare d'Avignon-TGV en 5 h 49 et la gare de Marseille-Saint-Charles en 6 h 27 depuis le centre de la capitale britannique. Selon Only Lyon Tourisme et Congrès, la ville a enregistré une augmentation des visiteurs britanniques de 36 % en 2015 par rapport à 2014. Ils représentent aujourd'hui la deuxième nationalité étrangère accueillie par l'Office de tourisme, après les Espagnols. Idem à Avignon : +35 % sur les 12 derniers mois, alors même que depuis 2011, la cité des Papes enregistrait une forte baisse de fréquentation selon Avignon Tourisme. Enfin, Marseille profite également de l'ouverture de la ligne : +15 % de clientèle britannique dans les hôtels et restaurants.

**Il a dit :** « Près de la moitié de nos passagers sur ce service ont voyagé vers leur destination pour la première fois et près du quart nous ont préféré à l'avion. Nous nous positionnons en effet comme une alternative de choix en termes de confort, de simplicité et de facilité de voyage, en reliant à grande vitesse les villes européennes depuis leur centre-ville », déclare Nicolas Petrovic, directeur général d'Eurostar dans un communiqué. « Et nous nous réjouissons de constater que les réservations continuent à croître, surtout du côté des Britanniques dont on connaît l'amour inconditionnel pour la France, sa gastronomie, sa culture et ses paysages », ajoute Nicolas Petrovic.

Article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

*Mobilicités (Florence Guernalec), 10 mai 2016*

## LGV LYON-TURIN : LA VILLE DE GRENOBLE REFUSE DE FINANCER LE PROJET

Alors que le projet de construction de la LGV Lyon-Turin rentre dans sa dernière ligne droite, Grenoble a voté son retrait du protocole d'intention du projet. Le protocole engageait la Ville et ses partenaires (le Département de l'Isère et Grenoble Alpes Métropole) à une participation financière de 140 millions d'euros. Le maire de Grenoble estime que le projet « a été conçu il y a 25 ans, sur des hypothèses de développement de transport de marchandises délirantes, puisqu'elles sont en baisse depuis 20 ans ». « En 1991, les projections prévoient également une fréquentation de 19 millions de passagers par an sur la ligne, contre 4 millions en 2012, soit presque cinq fois moins », a-t-il ajouté. Tout en précisant que ce projet comportera « peu de bénéfices pour les Grenoblois ». La mairie a rappelé que le protocole « concerne la ligne d'accès au tunnel de base Lyon-Turin, et non le tunnel lui-même, qui est financé par l'Europe et les États français et italien ».

**Info + :** 13 collectivités de l'Isère, du Rhône, de la Savoie et de la Haute-Savoie ont signé ce protocole d'accord de financement, dont le montant s'établit à un milliard d'euros. Grenoble est la première d'entre-elles à se désengager.

Article intégral : [www.batiactu.com](http://www.batiactu.com)

Batiactu (Sébastien Chabas), 19 avril 2016

## TER

### LES RÉGIONS OBTIENNENT DE NOUVELLES LIBERTÉS POUR LES TER

L'Association des Régions de France (ARF) et Matignon ont cosigné l'acte II de la plate-forme États-Régions qui comporte un volet transport. Les Régions ont obtenu deux avancées majeures – la liberté tarifaire et l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence pour les TER. Même si la liberté tarifaire avait déjà été actée pour les TER avec le vote de la réforme ferroviaire en 2014, dans les faits, l'État continuait à fixer les tarifs travail et études car l'exécutif les considérait comme des abonnements sociaux nationaux. Cette liberté tarifaire va également concerner les nouvelles compétences des Régions, le transport scolaire et l'interurbain. Les Régions vont donc pouvoir avoir toutes les marges de manœuvre pour mettre en place une politique tarifaire simple et lisible pour les voyageurs, et qui sera intégrée avec celle des agglomérations. 2<sup>nde</sup> avancée obtenue par les Régions, la préparation de l'ouverture à la concurrence. Si le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire européen prévoit sa mise en œuvre à partir de 2019, les Régions souhaitent pouvoir l'expérimenter sous forme de DSP dans les prochains appels d'offre. Matignon a assuré l'ARF que le gouvernement présentera un projet de loi pour permettre ces expérimentations. Aucun calendrier n'est aujourd'hui acté.

Article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

Mobilicités (Florence Guernalec), 28 juin 2016

### NOUVELLE LGV : LA SNCF VISE 1,5 MILLION DE NOUVEAUX CLIENTS VERS LA BRETAGNE

La SNCF a rendu public le détail des dessertes de l'ensemble des villes situées sur la nouvelle ligne LGV Bretagne-Pays-de-Loire. Rennes, qui est aujourd'hui à 2 h 04 de Paris, sera à 1 h 25 avec les trains les plus rapides, et à 1 h 39 en moyenne, soit un gain compris entre 32 et 39 minutes. Brest, qui est à 4 h 11 sera elle à 3 h 25 avec les trains les plus rapides, tandis que Quimper passera de 4 h 16 à 3 h 31. Au total, le nombre d'aller-retours Paris Montparnasse - Rennes sera de 29,5 par jour, dont 12,5 directs pour Rennes (un de plus), 6,5 avec un arrêt (au Mans) et 10,5 avec deux arrêts. Il y aura par ailleurs deux aller-retours supplémentaires pour la pointe bretonne, vers Brest pour le nord, et Quimper pour le sud. La SNCF espère augmenter d'au moins 1,5 million le nombre de voyageurs sur ces trajets, en plus des 20 millions actuels.

**Le chiffre :** Le montant total de l'investissement pour les 182 km de lignes nouvelles et 32 km de raccordements s'élève à 3,5 milliards d'euros. La rénovation des rames coûte, elle, 800.000 euros.

Article intégral : [www.latribune.fr](http://www.latribune.fr)

La Tribune.fr, 9 avril 2016

### MANUEL VALLS OFFICIALISE LE TRANSFERT DE LIGNES INTERCITÉS À LA NORMANDIE

Manuel Valls va officialiser le transfert inédit de 5 grandes lignes nationales, dites « Trains d'Équilibre du Territoire », ou Intercités, à la Région Normandie. Elle deviendra ainsi la seule Autorité Organisatrice des Transports. A elle de piloter, demain (le texte devrait être effectif au 1<sup>er</sup> janvier 2020), les lignes telles que Paris-Caen-Cherbourg, Paris-Rouen-Le Havre ou Paris-Granville. En échange de ce transfert, l'État s'engage, à hauteur de 720 millions d'euros, à renouveler le matériel roulant sur deux de ces lignes (Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg).

#### Ils ont dit :

- ✓ « C'est une révolution. Depuis quinze ans, nous sommes dans un tunnel sans en voir le bout. Là, on va devenir les patrons et sortir enfin du Moyen Âge. Ce sera plus performant et moins coûteux. La Région va pouvoir rebâtir un schéma de transport complet », s'enthousiasme déjà Hervé Morin, président de la Région Normandie.
- ✓ « C'est bien pour l'utilisateur, mais ça risque d'être moins bon pour le contribuable car la Région prend des risques importants en devant assumer les déficits d'exploitation », souligne Philippe Duron, député du Calvados et auteur du rapport « TET agir pour l'avenir » remis au gouvernement en mai 2015.

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

Les Échos (Philippe Legueltel), 25 avril 2016

**Info + :** A l'occasion de la conférence Transports & Mobilité durable, François Poupard, directeur général des infrastructures et transports au ministère de l'Environnement, a expliqué qu'à terme le gouvernement ne subventionnera plus que quatre lignes [Intercités] jugées « structurantes » : « Les autres ont vocation à être reprises par les Régions ». Il a ajouté : « Dans les autres Régions des discussions sont en cours sous la houlette du préfet François Philizot ».

Article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

Localtis.info (Morgan Boëdec), 18 mai 2016



## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR TRAIN NE SE PORTE PAS MIEUX EN EUROPE QU'EN FRANCE

Le transport de marchandises par rail périclité dans l'Hexagone, mais la situation n'est guère plus reluisante en Europe. Telle est la conclusion d'un audit sur le sujet publié par la Cour des comptes européenne. La part modale du rail dans le transport intérieur de marchandises dans l'Union ne cesse de décliner. Les maux dont souffre le fret ferroviaire, se retrouvent dans la plupart des pays. Malgré la libéralisation du marché, effective depuis 2007, « certaines pratiques anticoncurrentielles perdurent ». Par ailleurs, les trains de marchandises arrivent souvent bon derniers dans l'ordre de priorité des gestionnaires d'infrastructures, quand il s'agit d'annuler des circulations en cas de trafic perturbé. Les redevances d'accès pour circuler sur le réseau sont également « plus élevées que celles permettant d'accéder à la route », ce qui réduit encore la compétitivité du transport ferroviaire. Enfin, le rapport critique la manière dont Bruxelles alloue ses subventions : celles-ci vont trop souvent à la route ou à des projets de TGV, et quand elles sont allouées à des projets de fret ferroviaire, « le rapport coût-efficacité des projets cofinancés par le budget de l'UE est faible ». Les auditeurs préconisent donc une série de réformes afin d'améliorer le service rendu aux entreprises clientes (suppression de certaines contraintes administratives, transparence accrue sur la performance des réseaux...). Surtout, le rapport glisse, pour « promouvoir des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport, qu'il conviendrait de tenir compte des « effets externes » (incidence sur l'environnement...) » afin de fixer le coût d'accès à l'infrastructure. Ce qui reviendrait, en France, à ressusciter l'écotaxe poids lourds.

### Les chiffres :

- ✓ En 2011, la Commission s'est fixé comme objectif de transférer 30 % du fret routier transporté sur des distances supérieures à 300 kilomètres vers le train ou les voies navigables à l'horizon de 2030, et à passer à plus de 50 % d'ici à 2050
- ✓ La part modale du rail dans le transport intérieur de marchandises dans l'Union est passée en moyenne de 19,7 % en 2000 à 17,8 % en 2013, laissant les trois quarts du marché aux camions. Avec 15 % des cargaisons transportées par train (contre 20 % en 2000), la France fait certes mieux que l'Espagne (4,6 %) ou l'Italie (13 %), mais nettement moins bien que l'Allemagne (23,5 %), qui bénéficie de sa position géographique centrale.

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos (Lionel Steinmann), 25 mai 2016*

## SDH FER, À SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL, VA MIEUX MAIS PAS LE FRET FERROVIAIRE

L'avenir du transport de marchandises par le train a fait l'objet d'échanges entre François Bonneau, le président de la Région Centre-Val de Loire ; Philippe Millet, président du groupe Millet qui a racheté SDH Ferroviaire, en 2014 ; et Damien Limbach, le président de SDH Fer (nouveau nom de l'entreprise). Philippe Millet espère « un renouveau du fret ferroviaire », car, sur « les vingt dernières années, la France est passée de 75 milliards de tonnes par kilomètre par an à 37 aujourd'hui ». Mais cela nécessite de lourds investissements : « 1 million du kilomètre : cela double le coût du transport sur 20 ans ! ». De nombreuses entreprises clientes se sont tournées vers les camions. Du coup, des lignes ou des sites de chargement ferroviaire ferment régulièrement. Ce constat alarmant a été repris par François Bonneau : « Près de 30 % du réseau régional de fret pourrait fermer d'ici 2019 si de lourds travaux de régénération ne sont pas entrepris ». Ce qui équivaldrait à 92.000 camions supplémentaires sur les routes. Le président du Conseil Régional a voulu souligner son volontarisme. La réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf (fret et passagers) est ainsi à l'étude, pour 2021 (et 210 millions d'euros). En s'associant, à hauteur de 30 % du coût, avec les entreprises concernées (comme la coopérative agricole Axérial), la SNCF, l'État et les collectivités locales, la Région a prévue la rénovation en 2016 d'Auneau ville-Auneau (Eure-et-Loir), Toury-Janville (Eure-et-Loir), Vendôme-Selommes (Loir-et-Cher). Puis en 2017, Châteaudun-Lutz-en-Dunois (Eure-et-Loir), et dans le Loiret : Auxy-Juranville-Montargis, Gien-Nevois, et Les Aubrais-Marigny.

Article intégral : [www.larep.fr](http://www.larep.fr)

*La République du Centre (Carole Tribout), 28 avril 2016*

## FRET FERROVIAIRE : COMBIWEST LIQUIDÉE, 59 EMPLOIS SUPPRIMÉS

La société Combiwest, créée par des agriculteurs bretons pour assurer du transport combiné rail-route, a été liquidée par le Tribunal de commerce de Brest. « Les conditions d'exploitation ne permettent pas de sécuriser la survie de l'entreprise (...) Nous n'avons pas en France les conditions qui permettent de pérenniser une telle structure », a déclaré son président, Jean-François Jacob. « Ça reste un projet pertinent, un projet rentable », a-t-il regretté, déplorant notamment le « gâchis humain » de cette liquidation, avec la perte de 59 emplois, dans une région où les producteurs de légumes exportent 50 % de leur production. Combiwest, créée en 2009 mais dont l'activité n'a débuté qu'en 2011, effectuait des liaisons quotidiennes entre la Bretagne, les Pays-de-la-Loire et les régions Rhône-Alpes et PACA via deux lignes directes et des lignes interconnectées. Elle n'a eu de cesse d'augmenter ses flux de marchandises pour atteindre l'équivalent de 30.000 conteneurs mis sur les rails l'an passé, ce qui équivalait à quelque 30.000 camions de moins sur les routes.

**Il a dit :** « Il n'y avait pas de souhait (en France) de voir un acteur privé sur ce secteur. Il est choquant de voir que, dans ce pays, la libre circulation des biens sur rail n'est toujours pas assurée », a déclaré Jean-François Jacob.

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos, 24 avril 2016*

### SNCF : LIAISON DIRECTE ENTRE PARIS ET CHAUMONT-SUR-LOIRE CET ÉTÉ

A partir du samedi 2 juillet et jusqu'au vendredi 26 août, la SNCF Centre-Val de Loire met en place plusieurs nouveaux trains Intercités assurant quotidiennement des allers-retours directs entre Paris-Austerlitz et la gare de Onzain-Chaumont-sur-Loire. Avec ces nouvelles liaisons, jusqu'à 7 trains supplémentaires par jour en semaine, la SNCF Centre-Val de Loire offre à de nombreux visiteurs de venir découvrir le Domaine de Chaumont-sur-Loire.

Article intégral : [www.magcentre.fr](http://www.magcentre.fr)

*Mag Centre, 24 juin 2016*

### TGV : VERS UNE LIBÉRALISATION A MINIMA À PARTIR DE FIN 2020

Tous les négociateurs européens ont poussé un profond soupir de soulagement lorsqu'ils sont parvenus à s'entendre le « quatrième paquet ferroviaire », ensemble de réformes impulsées par la Commission européenne. Si la négociation entre les États-membres et le Parlement européen était ardue, c'est qu'elle touchait à plusieurs points sensibles dans de nombreux États-membres, en particulier la France. Le texte, qui doit encore être approuvé au plan formel, acte quelques nouveautés. D'une part, c'est en décembre 2020 que les lignes commerciales devront être ouvertes à la concurrence en Europe (pour la France, les TGV). D'autre part, les lignes soumises à obligation de service public - celles gérées par les Régions - entreront, à partir de décembre 2023, dans un nouveau mode de fonctionnement : au lieu de l'attribution directe à la SNCF, ce sont des appels d'offres qui devront déterminer quel opérateur effectue le service de transport.

**La date :** 2032 sera la date de fin la plus réaliste pour le monopole sur les trains régionaux, car ils pourront faire l'objet de contrats d'attribution directe jusqu'à 2023, et ce pour une durée de dix ans !

**Elle a dit :** « C'est la première fois que nous posons des règles claires pour la concurrence en Europe » a déclaré Violeta Bulc, la commissaire européenne aux Transports, qui espère que le ferroviaire va pouvoir connaître « un changement comparable à celui que nous avons vu dans l'aérien ».

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos (Gabriel Gresillon), 10 mai 2016*

**Il a dit :** « L'idée de la Commission était de mettre en place un grand espace ferroviaire européen, ouvert, concurrentiel de manière obligatoire. Le résultat est très décevant et il permettra aux États qui le veulent de continuer pendant encore longtemps à protéger leurs opérateurs historiques. Je n'ai rien contre sur le principe, ce que je note simplement, c'est que ça ne fonctionne pas et que ça se fait au détriment du mode ferroviaire lui-même. Il faudrait rappeler aux cheminots que, depuis la guerre, on a supprimé 20.000 km de voies et plus de la moitié des postes de cheminots passant de 400.000 à 150.000. C'est ça, la réalité. La discussion autour du quatrième paquet ferroviaire était une étape très importante pour la survie du secteur et, malheureusement, on ne va pas rouvrir ce débat avant des années. » Dominique Riquet, député européen (groupe ADLE),

Article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

*Mobilicites.com, le 2 mai 2016*

### APRÈS LES TGV OUIGO, LA SNCF ÉTUDIE DES INTERCITÉS ET DES TER LOW-COST !

Après Ouigo, le TGV low-cost de la SNCF, y-aura-t-il OuiCorail ou OuiTER ? Autrement dit, y-aura-t-il une offre low-cost sur les trains intercités et les trains régionaux de la SNCF ? Pour Guillaume Pepy, le développement d'une offre low-cost est au cœur de la stratégie de la SNCF pour contrer l'arrivée de la concurrence sur le marché ferroviaire français, au plus tard fin 2019 pour les TER, et fin 2021 pour les TGV selon le calendrier fixé par Bruxelles. Selon le président de la SNCF, plusieurs présidents de Région commencent à réfléchir à de telles expérimentations.

Article intégral : [www.latribune.fr](http://www.latribune.fr)

*La Tribune.fr (Fabrice Gliszczynski), 23 juin 2016*

### LANCEMENT DE L'APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT SUR LES LIGNES DE TRAINS DE NUIT DONT L'ÉTAT SE DÉSENGAGE

Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, a annoncé le lancement de l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) sur les trains de nuit Paris-Savoie (vers Saint-Gervais et Bourg Saint-Maurice), Paris-Nice/Briançon (couplée à Paris-Briançon, qui, elle, est maintenue), Paris-Toulouse-Cerbère/Latour de Carol et Paris-Toulouse/Rodez (Paris-Rodez / Latour de Carol restant exploitées par la SNCF) et Paris Hendaye - ainsi que de la ligne transversale dite « Quadriranche » (Luxembourg/Strasbourg-Nice/Cerbère). L'AMI entend permettre à tous les opérateurs ferroviaires de proposer, pour leur propre compte, « de nouveaux schémas d'exploitation innovants susceptibles de redonner de l'attractivité à ces lignes ». S'il s'adresse prioritairement aux opérateurs de services de transports ferroviaires de voyageurs au sens large, l'AMI est également ouvert à d'autres types d'acteurs - investisseurs, sociétés de location de matériel roulant, entreprises pouvant proposer des services dans les trains de nuit (offre hôtelière, nettoyage, etc.) ou en gare (services de billetterie). « Le résultat de cet appel à manifestation d'intérêt et les décisions prises en conséquence seront annoncés le 1<sup>er</sup> juillet 2016 ».

**Info + :** Les lignes de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol seront maintenues dans la convention avec SNCF Mobilités.

Article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

*Localtis.info (Anne Lenormand), 4 avril 2016*

### INFO + : TRAINS DE NUIT : LES CANDIDATS OBTIENNENT UN DÉLAI POUR DÉPOSER LEUR OFFRE

Le gouvernement a repoussé au 24 juin 2016 le délai de dépôt des offres à l'appel à manifestation d'intérêt pour l'exploitation de six trains de nuit.

Article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

*Mobilicites.com, 22 avril 2016*

### INFO + : TRAINS DE NUIT : TRANSDEV VEUT EXPLOITER DES LIGNES RÉSERVÉES À LA SNCF

Transdev a indiqué au gouvernement qu'il ne jugeait pas possible de reprendre les 6 lignes de trains de nuit dont l'État veut se désengager. Il a en revanche proposé de reprendre les deux lignes les moins déficitaires, dont la SNCF doit continuer l'exploitation. Le groupe est « intéressé par un périmètre élargi » qui inclurait les deux lignes censées rester dans le giron de la compagnie publique, « avec les mêmes subventions », a confirmé une responsable à l'AFP.

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos (Lionel Steinmann), 21 juin 2016*

## DES LACUNES ENCORE UNE FOIS POINTÉES DU DOIGT DANS LE DOSSIER CDG EXPRESS

Le CDG Express devrait normalement permettre de relier Paris à Roissy en une vingtaine de minute à l'horizon 2023, mais des réserves persistent sur ce dossier. Ainsi l'Autorité environnementale (CGEDD), appelée à donner un avis consultatif sur les projets d'infrastructures, pointe du doigt que l'étude d'impact fournie était celle présentée lors de l'enquête publique conduite en 2007. Elle explique « Hormis le fait qu'elle ne tient pas compte des évolutions significatives qui ont eu lieu depuis tant au niveau de la réglementation que de l'environnement du projet, elle ne décrit pas suffisamment ce dernier et les travaux prévus ». Ainsi ne disposant pas des éléments demandés par la réglementation, le CGEDD n'a formulé aucune recommandation. Il a aussi émis une critique sur les éléments du dossier. Pour lui, ils sont, « en l'état, insuffisants pour donner tout son sens à l'enquête publique, ce qui devrait conduire le maître d'ouvrage à revoir en profondeur les analyses fournies - ou à les fournir, quand elles n'existent pas ». Le CGEDD n'est pas le premier à émettre des réserves sur ce dossier. En février, l'ARAFER (l'Autorité de Régulations des Activités Ferroviaires et Routières) se questionnait également sur l'endettement de la SNCF et le montage financier de ce projet.

**Ils ont dit :** « Ces études permettent d'éclairer le débat sur la mise en œuvre d'un projet onéreux qui ne présente pas de garanties de fiabilité de service et s'inscrit dans une seule logique financière en mettant les compagnies aériennes à contribution, au détriment de l'amélioration du confort des passagers voyageant « de » et « vers » l'aéroport de Roissy-CDG à un coût raisonnable et au standard international ». Communiqué du SCARA (Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes) qui prône l'utilisation de la future ligne 17.

Article intégral : [www.deplacementspros.com](http://www.deplacementspros.com)

*Déplacements Pro.com, 25 avril 2016*

**Info + :** Il est possible de déposer son avis sur le projet CDG Express sur le registre dématérialisé du site Internet de l'enquête : [www.enquetepubliquecdgexpress.fr](http://www.enquetepubliquecdgexpress.fr)

## PARIS : LE TICKET DE MÉTRO VA AUGMENTER DE 10 CENTIMES EN AOÛT

Avant de disparaître pour laisser sa place au digital, le ticket de métro va augmenter, passant de 1,80 € à 1,90 € (+5,5 %). Le STIF devrait valider cette hausse lors de son conseil d'administration du 13 juillet 2016. Le carnet de 10 tickets coûtera pour sa part 14,50 € contre 14,10 € actuellement. Cela représente au augmentation de 2,8 %. Cette révision des tarifs devrait permettre au STIF de récolter 10 M€ supplémentaires tandis que la hausse du pass Navigo devrait rapporter entre 80 et 90 M€.

Article intégral : [www.deplacementspros.com](http://www.deplacementspros.com)

*Déplacements Pro.com, 30 Juin 2016*

## LE GRAND PARIS EXPRESS RÉDUIRA-T-IL VOS TRAJETS QUOTIDIENS ?

Le calculateur d'itinéraires multimodal, développé par l'agence Eceddi et Ixxi, compare l'offre de transports en commun actuelle à celle des nouvelles lignes du Grand Paris Express. Ainsi, les usagers peuvent d'ores et déjà se projeter et mieux appréhender leurs futurs déplacements. Si l'itinéraire demandé est équivalent, un seul résultat sera affiché. Ce nouveau simulateur d'itinéraires - proposé sur le site web de la Société du Grand Paris - permet à chaque voyageur d'indiquer sa gare de départ et d'arrivée avec un système d'auto-complétion intuitif. Aucun critère supplémentaire n'est nécessaire : ni date, ni horaire, ni option. Les calculs d'itinéraires sont effectués sur la base d'un jour en semaine aux heures de pointe du matin. Par exemple, un voyageur d'affaires usager de la gare de Noisy-Champs qui met actuellement 57 minutes pour rejoindre l'aéroport d'Orly avec les transports communs disponibles, verra son trajet réduit à 28 minutes avec l'offre du Grand Paris Express. Le communiqué précise : « Pour alimenter ce simulateur, Ixxi a croisé trois sources de données Open Data, celles du STIF pour le réseau Optile, de la RATP et de la SNCF, à celle du Grand Paris Express ».

Article intégral : [www.deplacementspros.com](http://www.deplacementspros.com)

*Déplacements Pro.com, 18 avril 2016*



**▲ Dernière minute****AU MOINS 11 OFFRES POUR LES AÉROPORTS DE NICE ET LYON**

Les aéroports de Nice et Lyon ont bien attiré les convoitises. Au moins 11 offres auraient été déposées au total. Des sources proches du dossier indiquent que les propositions des candidats aux rachats des parts de l'État tourne entre 750 et 900 millions d'euros pour la piste niçoise et entre 500 et 800 millions d'euros pour le tarmac lyonnais. La plate-forme niçoise aurait 5 prétendants. Lyon Saint Exupéry compte pour sa part 6 dossiers.

Article intégral : [www.deplacementspros.com](http://www.deplacementspros.com)

*Déplacements Pro.com, 5 juillet 2016*

**NOTRE-DAME-DES-LANDES : APRÈS LA LARGE VICTOIRE DU OUI À L'AÉROPORT, TOUT RESTE À FAIRE SUR LE TERRAIN**

Les habitants de Loire-Atlantique ont massivement dit « oui » le 26 juin à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en votant à 55,17 % pour ce projet controversé (51,08 % des électeurs de Loire-Atlantique se sont rendus aux urnes). François Hollande « se félicite du succès » de la consultation et promet que « son résultat sera respecté ». Pour les opposants au projet, le calendrier annoncé par Manuel Valls pour le démarrage des travaux est aussi jugé irréalisable. Une procédure d'infraction pour non-respect de la réglementation européenne, ouverte par Bruxelles contre la France, est en effet toujours en cours. Son règlement passe par la révision du Schéma de Cohérence Territoriale de Nantes-Saint-Nazaire. Ce document d'urbanisme doit être approuvé après une enquête publique qui ne devrait pas avoir lieu avant septembre. Le 1<sup>er</sup> ministre va aussi trouver sur sa route le campagnol amphibie. Pour pouvoir démarrer les travaux, la préfecture doit prendre un arrêté portant dérogation pour la destruction de ce petit rongeur présent sur le site, une espèce protégée. Les opposants ont déjà annoncé un recours. Quant à l'évacuation de la ZAD, elle ne s'annonce pas aisée.

Article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

*Localtis.info (Anne Lenormand avec AFP), 28 juin 2016*

**LES VOLS INTÉRIEURS ONT PORTÉ LE TRAFIC DE MAI EN FRANCE**

Malgré deux jours de grève et un effet calendaire lié aux jours fériés plus défavorable qu'en 2015, le trafic aérien a enregistré une croissance de 1,6 % en mai. Cette hausse a été portée - fait plutôt rare - par le trafic national (+3,7 %), qui reste particulièrement bien orienté en Métropole (+4,9 %) aussi bien sur les dessertes de la capitale (+3,4 %) que les lignes transversales (+8 %). Le trafic international affiche une progression de 1 % en mai. L'Union Européenne reste la valeur sûre du marché avec une hausse de +4,1 %. En revanche les autres secteurs internationaux depuis la Métropole présentent tous un recul (-3,6 % en moyenne). Seules quelques destinations sont parvenues à tirer leur épingle du jeu comme le Sénégal (+10,7 %), l'Espagne (+5,4 %), l'Algérie (+5,3 %) et le Royaume-Uni (+4,6 %). Les plus fortes baisses ont été observées vers la Turquie (-19,6 %), la Tunisie (-15,8 %) et le Japon (-14,6 %). En termes de fréquentation, les principales plates-formes ont connu des résultats divergents : CDG, plutôt à la peine à -1,1 %, alors qu'Orly dont atteint +6,9 % ; en région, Bordeaux (+9,9 %) et Lyon (+8,3 %) présentent de belles progressions tandis que la tendance baissière observée sur Beauvais depuis novembre dernier se poursuit (-11,7 %).

Article intégral : [www.deplacementspros.com](http://www.deplacementspros.com)

*Déplacements Pro.com, 19 juin 2016*

**L'AÉROPORT POURSUIT SON OPÉRATION DE SÉDUCTION**

Lille, Toulouse, Strasbourg, etc. ? Les visiteurs de la Foire-Exposition de Châteauroux étaient invités, durant cinq jours, à faire part de leurs envies pour les destinations futures, au départ de l'aéroport Marcel-Dassault. Celui-ci était présent sur le Salon pour promouvoir ses liaisons passagers vers Ajaccio, Nice et, à compter du 15 septembre, Lyon et Angers. La Région lance un appel du pied aux collectivités de l'Indre, mais aussi du Cher. « C'est une opération estampillée Berry qui a des atouts touristiques à faire valoir, insiste Dominique Rouillet, président du conseil d'administration. Berry Province est la porte d'entrée de la valorisation du territoire. » Le fonctionnement des lignes passagers revient à 340.000 € par an, aides aux sièges, apport aux compagnies et communication compris. Le Conseil Régional a donc demandé aux deux Conseils Départementaux concernés de mettre la main à la poche, à hauteur de 50.000 € chacun ; aux conseils d'agglomération de Châteauroux et Bourges, 40.000 € chacun ; aux CCI, 10.000 € chacune. Pour l'heure, seule Châteauroux Métropole et la CCI Indre ont répondu positivement.

**Il ont dit :**

- ✓ « Avec 4.000 personnes par an, l'activité passagers est marginale pour l'aéroport, convient Mark Bottemine, directeur de l'aéroport. Mais, pour la population, elle est essentielle. »
- ✓ « Notre aéroport apporte une image de modernité et de dynamisme au territoire », ajoute Dominique Rouillet.

Article intégral : [www.lanouvelrepublique.fr](http://www.lanouvelrepublique.fr)

*La Nouvelle République (Bertrand Slézak), 1<sup>er</sup> juin 2016*

### A45 LYON-SAINT-ETIENNE : LA CONVENTION FINANCIÈRE ARRÊTÉE

Trois collectivités territoriales, dont la Région Auvergne-Rhône-Alpes, vont faire valider la convention financière à travers laquelle elles s'engagent pour la réalisation de la future autoroute A45 qui doit apporter une liaison de meilleure qualité que l'actuelle A47. Les négociations menées avec le constructeur pressenti de cette future autoroute à péage concédée pendant 55 ans, Vinci Autoroutes, et l'évolution favorable de l'indice du coût de la construction TP01, ont permis de réduire d'une cinquantaine de millions d'euros la subvention publique d'équilibre. Elle s'élève désormais à 790 millions d'euros (dont la moitié apportée par l'État) sur un projet chiffré à 1,2 milliard. L'exécutif du Conseil Régional annonce par ailleurs vouloir une renégociation du Contrat de Plan État-Région en cours (2015-2020) pour y affirmer sa volonté de participer au financement d'infrastructures routières telles que routes nationales et autoroutes.

**Info + :** L'échéance pour l'A45 est fixée à septembre 2022.

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos (Denis Meynard), 27 juin 2016*

### ROUTES : LA FRTP DIT NON À LA « DETTE GRISE »

48 % des conducteurs de la région Sud-Ouest se sentent en insécurité sur les routes secondaires et 69 % mettent en cause le manque d'entretien des infrastructures. Un constat sans appel qui peut s'expliquer par le manque d'investissement des collectivités en faveur de l'entretien régulier du réseau secondaire. Dans un avenir proche, ce manque d'investissements pourrait mener à l'obligation de « reconstruire totalement le réseau routier national pour un coût estimé à 2.000 milliards d'euros », évalue la FRTP Midi-Pyrénées. Aujourd'hui invisible, cette « dette grise » sera supportée par les générations futures obligées d'effectuer ces travaux. La FRTP Midi-Pyrénées dénonce le sous-investissement des pouvoirs publics qui risque à terme de nuire tant à la sécurité des utilisateurs à l'attractivité des territoires et au développement du secteur des travaux publics.

Article intégral : [www.constructioncayola.com](http://www.constructioncayola.com)

*ConstructionCayola.com, 22 avril 2016*

## EN CENTRE-VAL DE LOIRE

### PONT, AIRES DE SERVICES, COVOITURAGE... LE RÉSEAU AUTOROUTIER FAIT PEAU NEUVE

D'ici fin 2016, la société Vinci Autoroutes va lancer plusieurs chantiers d'aménagements de ses tronçons dans la région. Cofiroute, représente 470 kilomètres de routes répartis sur 4 départements (Cher, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Vienne), mais également 6 centres d'exploitation répartis sur 3 districts, 19 aires de service, 26 aires de repos et 3 parkings de covoiturage...

**Le chiffre :** D'ici à 2018, quarante aires de services de l'ancien réseau Cofiroute vont être entièrement restructurées (dont quinze des dix-neuf de la région) pour les rendre plus modernes, plus sûres avec une signalisation renforcée.

**Info + :** Dans le cadre du plan de relance autoroutier (négocié avec l'État en échange d'un rallongement de la concession autoroutière), Vinci Autoroutes prévoit la création de nouvelles places dédiées au covoiturage avec la création de nouveaux parkings notamment à proximité des échangeurs de Vierzon-est et de Bourges.

Article intégral : [www.leberry.fr](http://www.leberry.fr)

*Le Berry Républicain (Frank Simon), 30 juin 2016*

### RÉSEAU ROUTIER NATIONAL : L'ÉTAT VA ÉVALUER SA PROPRE GESTION

Le secrétaire d'État aux transports, Alain Vidalies, a lancé une mission d'évaluation de la politique publique de gestion du réseau routier national non concédé, afin d'en mesurer l'efficacité. Une première réunion du comité d'évaluation s'est tenue en présence de représentants des usagers individuels, des motards, des transporteurs routiers, d'associations de protection de l'environnement, de représentants du secteur de la construction et des administrations. Dans sa lettre de cadrage de l'évaluation, le Premier ministre avait indiqué « qu'en dépit des moyens importants qui lui sont alloués, la qualité du réseau des routes nationales non concédées s'est affaiblie ces dernières années ». La mission s'inscrit dans une série de mesures visant à moderniser le réseau et à préserver la sécurité des usagers. En février, une enveloppe de 150 millions d'euros a été annoncée pour réaliser plus de 400 chantiers routiers et fluviaux d'entretien des réseaux de l'État. « Ces mesures doivent s'inscrire dans une réflexion pérenne sur l'avenir du réseau routier, vital pour notre économie et notre société », a précisé le secrétariat d'État.

**Les chiffres :** L'évaluation concerne le réseau dont l'État assure directement la gestion, à savoir 2.883 km d'autoroutes non concédées et 9.784 km de routes nationales. L'ensemble représente près de 20 % du trafic routier et une valeur patrimoniale supérieure à une centaine de milliards d'euros.

Article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

*Localtis.info, 25 avril 2016*

### L'A19 A-T-ELLE CONTRIBUÉ À L'ESSOR DU PITHIVERAIS ?

Voici sept ans ouvrait l'A19, qui dessert en deux points le Pithiverais. Une aubaine pour un secteur enclavé, sauf que beaucoup de retombées attendues par cette arrivée se font attendre. Si les derniers chiffres communiqués par Vinci montrent une légère augmentation de son trafic, « l'éco-autoroute » semble toujours peu fréquentée. Sur ce barreau de contournement de la région parisienne, le tarif au kilomètre reste l'un des plus chers de France. Beaucoup d'automobilistes préfèrent emprunter la départementale. Il faut, néanmoins, reconnaître une diminution visible du nombre de camions empruntant les axes secondaires des environs et notamment la RD 2060. Les élus imaginaient aussi l'autoroute comme une chance de développement, une machine à créer de l'emploi en générant des implantations d'entreprises. Celles-ci se font attendre sur les parcs d'activités imaginés pour les attirer au niveau des deux échangeurs, à Escrennes et Auxy. Et pas l'ombre d'un hôtel ou d'un restaurant en vue sur cet axe.

Article intégral : [www.larep.fr](http://www.larep.fr)

*La République du Centre (Julien Pépinot), 27 juin 2016*

## NOUVEL ÉCHANGEUR SUR L'A10 : UNE ABSOLUE NÉCESSITÉ ?

La réalisation d'un 2<sup>ème</sup> échangeur sur l'A10 est l'une des actions prioritaires en termes de développement économiques. Cette entrée en matière d'Yvan Saumet, président de la CCI Loir-et-Cher, a été largement approuvée par la majorité des participants au colloque autour de la nécessité d'un 2<sup>ème</sup> diffuseur autoroutier. L'intérêt en termes de développement économique semble évident pour bon nombre de chefs d'entreprises. Mais ce qui est aussi revenu à plusieurs reprises lors des interventions d'hier, c'est cette injustice : pourquoi Blois n'a qu'un échangeur alors que des villes comme Cholet, Laval, Châtellerauld « et même Saint-Flour dans le Cantal » en ont deux ? Côté tourisme, pour Charles-Antoine de Vibraye, propriétaire du château de Cheverny, « les visiteurs viennent aujourd'hui surtout de Paris et Orléans plutôt que de Tours et Angers ; un 2<sup>ème</sup> échangeur permettrait d'inverser les flux. Et de toute façon, au détriment de qui cela se ferait-il ? » ; Cédric Daudin, des Jeunes agriculteurs, a la réponse : « Une fois qu'une terre agricole est bétonnée, elle est irrécupérable ». Lui, souhaiterait voir les transports ferroviaires de fret plus utilisés et le trafic automobile réduit. Même son de cloche à la Chambre d'Agriculture, « pas favorable à ce projet, notamment parce que les terres envisagées sont parmi les meilleures du département », appuie Jean-Paul Boiron, agriculteur à Saint-Sulpice.

### Les chiffres :

- ✓ En 2015, l'échangeur actuel absorbait plus de 11.000 véhicules par jour ; à l'horizon 2020, il pourrait en voir passer 1.000 de plus, selon le cabinet Egis, à l'origine de l'étude sur la nécessité d'un 2<sup>ème</sup> échangeur.
- ✓ Un report de 40 % du trafic global se ferait sur le 2<sup>ème</sup> échangeur, dans l'hypothèse de sa réalisation, d'après Egis.
- ✓ L'investissement se chiffrerait, quant à lui, à 40 millions d'euros ; somme à laquelle le groupe Vinci autoroute n'a pour l'instant aucune intention de participer.

**Il a dit :** « C'est très difficile de venir à Blois. Les autocaristes qui veulent aller vers les châteaux ou Beauval sont obligés d'emprunter l'actuelle sortie, dangereuse et surchargée. Nous sommes à la merci de cette infrastructure qui ne correspond plus aux besoins actuels, d'où l'intérêt d'un nouvel échangeur », Olivier Guérin, gérant des Cars Simplon.

**Info + :** Maurice Leroy, président du Conseil Départemental, Christophe Degruelle, président d'Agglopolys, et Yvan Saumet, de la CCI, ont annoncé avoir envoyé un courrier à Ségolène Royal lui demandant « de se positionner » vis-à-vis du projet.

Article intégral : [www.lanouvellerepublique.fr](http://www.lanouvellerepublique.fr)

*La Nouvelle République (Antonin Marot), 20 avril 2016*

**Ils ont (re)dit :** Dans [la Nouvelle République du 21 juin 2016](http://la Nouvelle République du 21 juin 2016), Maurice Leroy se déclare favorable à un second échangeur sur l'autoroute A 10 à Blois : « Je suis en phase avec Nicolas Perruchot, il n'y a pas une feuille de papier à cigarette entre nous. Je suis exactement sur la même ligne que le président de la CCI, Yvan Saumet ».

## UN PEU DE SOUPLESSE DANS LE TRACÉ DE L'A154

Le préfet d'Eure-et-Loir, Nicolas Quillet, a assuré le comité de suivi du projet d'autoroute A154. La concertation inter-services vient de s'achever. Le calendrier est tenu. « Le tracé arrêté par le préfet de Région est le tracé définitif. Le concessionnaire a une certaine souplesse. Il peut s'en écarter mais pas au-delà d'une bande de 300 mètres fixée par la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) ». C'est avec cette bande que les ingénieurs de la DREAL peuvent améliorer les points noirs ciblés par les Conseils municipaux.

**Il a dit :** « On ne juge pas de l'opportunité de la loi. On est là pour apaiser les angoisses » face à cette autoroute qu'il veut voir comme une chance de développement du territoire conclut Nicolas Quillet.

**Info + :** Prochaine étape : la transmission du dossier au ministère de l'Écologie. Normalement, il devrait rendre sa décision le 15 septembre. Mi-octobre, le comité de suivi rendra compte de l'avis du ministère pour un lancement d'enquête publique fin octobre. La mise en service de l'A154 est prévue pour 2022.

Article intégral : [www.lechorepublicain.fr](http://www.lechorepublicain.fr)

*L'Écho Républicain (Valérie Beaudoin), 18 juin 2016*

## FEU VERT AU PROJET DE DÉVIATION JARGEAU-SAINT-DENIS-DE-L'HÔTEL

La déviation de Jargeau-Saint-Denis-de-l'Hôtel, gagne une nouvelle étape ! Après celle du Comité technique permanent des barrages et ouvrages hydrauliques, dont le rôle est d'assurer la sécurité des ouvrages, le projet du Conseil Départemental vient de franchir celle du commissaire enquêteur. En effet, ce dernier a rendu un avis favorable, avis assorti de quelques réserves techniques qui ne remettent pas en cause l'économie générale du projet. Cette décision ouvre la voie à la Déclaration d'Utilité Publique que le préfet de région et du Loiret devrait prendre d'ici la fin de l'année. Les travaux devraient débuter courant d'année 2017, pour une mise en circulation en 2022. Le coût des 14,7 km à réaliser est de l'ordre de 80 millions d'euros.

Article intégral : [www.larep.fr](http://www.larep.fr)

*La République du Centre (Hamoudi Fellah), 21 mai 2016*

## L'A10 S'ÉLARGIT ENTRE VEIGNÉ ET POITIERS

Le chantier, estimé à 244 M€, consiste à élargir l'autoroute A10 sur 3 voies entre Veigné (Indre-et-Loire) et Poitiers (93 km en tout). Ces travaux s'inscrivent dans un programme de travaux plus conséquent de 565 M€ injectés sur une soixantaine de chantiers, dans le cadre d'un accord passé avec l'État, où Vinci Autoroutes voit sa concession prolongée de mi-2031 à 2034. Au programme, l'élargissement des voies, le creusement d'écoducs pour le passage du petit gibier sous l'autoroute, des aménagements hydrauliques, la préservation de l'environnement et de la biodiversité, la création de parkings de covoiturage, le doublement de six viaducs (mise à deux fois deux voies) dans le Loir-et-Cher et l'Indre-et-Loire, la mise à deux fois quatre voies à la hauteur d'Orléans... Les études environnementales ont commencé et la concertation publique est programmée pour le mois de septembre prochain. Elle sera suivie d'une enquête publique à la mi-2017 et devrait laisser place dans la foulée à la Déclaration d'Utilité Publique mi-2018. La mise en service du premier tronçon entre Veigné et Sainte-Maure est quant à elle estimée à l'horizon 2023.

Article intégral : [www.constructioncayola.com](http://www.constructioncayola.com)

*Construction Cayola, 9 mai 2016*

### AUTOCARS : LES LIAISONS DE MOINS DE 100 KM FREINÉES PAR LES RÉGIONS

Dans un marché du transport de passagers par autocar lancé à pleine vitesse, les liaisons de moins de 100 kilomètres peinent à se développer. Selon l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières, un seul trajet a été ouvert à la vente en huit mois (entre août 2015 et fin mars) : la liaison Dijon - Lons-le-Saunier. Dans le même temps, les autocaristes ont créé 858 liaisons de plus de 100 kilomètres, grâce auxquelles ils ont déjà transporté près de 1,9 million de passagers et généré 21,5 millions d'euros de chiffre d'affaires. Ce retard sur les courtes distances a une cause simple: en dessous de 100 km, les liaisons par autocar sont régulées et peuvent donc être contestées. A ce jour, sur 181 projets d'ouverture de lignes déclarés à l'ARAFER, 62 ont fait l'objet d'une saisine et 46 autres sont encore susceptibles d'opposition. Les trois quarts des saisines émanent des Régions. Mais sur 37 décisions rendues à ce stade, le gendarme du secteur a éconduit les Régions à 27 reprises.

**Il a dit :** Michel Neugnot, président de la commission « transports et mobilité » de l'Association des Régions de France et premier vice-président de Bourgogne-Franche-Comté a affirmé qu'« il n'y a pas de concertation entre les Régions sur le positionnement » vis-à-vis des liaisons courte distance. « On n'est pas a priori pour ou contre le car Macron », poursuit-il, tout en insistant sur la nécessité pour les Régions de « ne pas perdre de recettes » sur les lignes de bus et de train qu'elles subventionnent.

Article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

*Localtis.info, 24 juin 2016*

### VOYAGES-SNCF.COM VA VENDRE LES TRAJETS DU CONCURRENT TRANSDEV

Le distributeur Voyages-sncf.com, filiale de la SNCF, a signé un contrat avec Isilines et Eurolines, deux filiales de transport en autocar du concurrent Transdev. Concrètement les clients de la plateforme Voyages-sncf.com pourront comparer les offres de Ouibus, filiale de la SNCF dédiée au transport en autocar, avec celles d'Isilines, la marque de Transdev et celles de la filiale du groupe Eurolines. Progressivement, les internautes auront ainsi accès à plus de 600 liaisons desservant près d'une centaine de villes en France et 600 destinations en Europe.

Article intégral : [www.latribune.fr](http://www.latribune.fr)

*La Tribune.fr (Mounia Van de Castele), 15 juin 2016*

**Info + :** [Isilines étoffe son réseau et noue un accord avec Voyages-sncf.com](http://www.isilines.com)

*Mobilicités (Robert Viennet), 15 juin 2016*

#### Les chiffres :

- ✓ Selon le rapport de l'ARAFER, la fréquentation a augmenté de 69 % par rapport au trimestre précédent, le nombre de lignes est passé de 148 à 191 et près de 250 emplois ont été créés au premier trimestre.
- ✓ Transdev (filiale de la Caisse des dépôts et de Veolia) ressort comme le leader du secteur, ses marques Eurolines et Isilines cumulant 41 % des itinéraires commercialisés, devant l'allemand Flixbus (32 %), le groupement de PME françaises Starshipper (13 %), la filiale de la SNCF Ouibus (10 %) et le britannique Megabus (4 %).

Article intégral : [www.latribune.fr](http://www.latribune.fr)

*La Tribune.fr, 14 juin 2016*

**Info+ :** Téléchargez le [rapport trimestriel de l'Arafer](#)

### AUTOCARS : ALLIANCE ENTRE OUIBUS ET STARSHIPPER

Ouibus et Starshipper, deux des cinq acteurs qui se sont positionnés sur ce marché libéralisé l'an dernier dans le cadre de la loi Macron, doivent annoncer leur rapprochement. Les deux sociétés ont un profil plutôt complémentaire. Ouibus, ex-IDBUS, est la filiale que la SNCF a lancée dans la bataille, quitte à risquer la cannibalisation de certaines de ses liaisons par train. Elle possède son propre parc de cars et de chauffeurs, mais a également largement recours à des sous-traitants locaux. Starshipper, de son côté, est la marque sous laquelle plusieurs grosses PME du secteur issues du réseau Réunir se sont fédérées pour se lancer. Ouibus et Starshipper sont toutes deux déficitaires, comme d'ailleurs leurs concurrents Flixbus, Isilines (groupe Transdev) et Megabus. Une situation due entre autres à la sévère guerre des prix que se livrent ces opérateurs pour prendre des parts de marché. Cette situation n'est toutefois pas durable, car le marché, de l'avis général, n'est pas viable avec cinq acteurs. L'alliance entre Ouibus et Starshipper marque le début de la phase de concentration à l'issue de laquelle les sociétés restantes pourront remonter leurs prix et faire des bénéfices.

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos (Lionel Steinmann), 13 juin 2016*

### Info + : FLIXBUS ACCÉLÈRE SUR LE MARCHÉ DES CARS EN RACHETANT MEGABUS

La société allemande Flixbus a annoncé le rachat des activités continentales du groupe britannique Stagecoach (marque Megabus). En quelques semaines, le nombre d'opérateurs sur le marché français vient ainsi de passer de 5 à 3.

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos (Lionel Steinmann), 30 juin 2016*

### OUIBUS LANCE DES LIGNES ÉPHÉMÈRES POUR LA SAISON ESTIVALE

Fort du succès de ses lignes éphémères vers les stations de ski des Alpes, Ouibus va proposer cet été des lignes saisonnières vers la Provence, la côte Atlantique, la Normandie, la Bretagne, le Nord-Pas-de-Calais et le Midi. Ce sont au total, 15 nouvelles destinations et 41 liaisons qui seront disponibles du 24 juin au 4 septembre 2016. Par ailleurs, le réseau Ouibus va s'étendre pendant l'été à 11 villes d'Europe et 59 villes de France, « les grandes métropoles mais aussi de plus en plus de villes de taille moyenne bénéficient ainsi de plus de mobilité et plus d'attractivité touristique », déclare Roland de Barbentane, directeur général de Ouibus.

**Info+ :** Le détail des nouvelles liaisons :

- ✓ 14 liaisons depuis Paris : Arcachon, Bayonne, Biarritz, Montpellier, Cap d'Agde, Avignon, Valence, Calais, Deauville, Saint Malo, Guérande, La Baule, La Rochelle et Royan.
- ✓ 17 liaisons dans le Sud-Est.
- ✓ 8 liaisons dans l'Ouest et le Sud-Ouest : du Mans et d'Angers vers Guérande et La Baule ; de Tours vers La Rochelle et Royan (à partir de 9 euros) ; de Bordeaux vers Bayonne et Biarritz.
- ✓ 2 liaisons dans le Nord : de Lille à Calais et au Parc Astérix.

Article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

*Mobilicités (Florence Guernalec), 10 mai 2016*

**Info + :** [Le marché des autocars longue distance passe la seconde](#)

*Les Échos, 5 juillet 2016*



## L'EURE-ET-LOIR DÉMARRE L'ANNÉE EN FORCE

La construction de 44.655 m<sup>2</sup> d'entrepôts a été engagée depuis janvier 2016 en Centre-Val de Loire.

Avec près de 27.000 m<sup>2</sup>, l'Eure-et-Loir concentre 60 % de ces nouvelles surfaces de stockage. La grande majorité (plus de 80 %) est localisée sur la commune de Poupry à la jonction entre les autoroutes A10 et en A19 en limite du Loiret.

Avec un peu plus de 7.000 m<sup>2</sup> dont près de 6.000 à Buzançais, l'Indre monte sur la deuxième marche du podium devant le Loiret.

Après avoir terminé 2015 en fanfare, le Cher démarre l'année en douceur avec 90 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces.

*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-Val de Loire.*

### Entrepôts commencés entre janvier et mars 2016 en Centre-Val de Loire : 44.655 m<sup>2</sup>

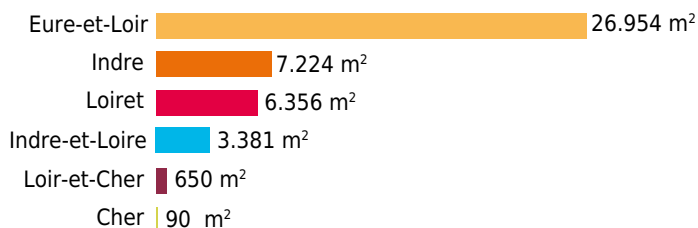


Illustration : CCI Centre-Val de Loire

**Info + :** Consultez les archives sur [www.centre.cci.fr](http://www.centre.cci.fr)

## L'ÎLE-DE-FRANCE VOTE SON PLAN « AIR » ET LE PRINCIPE D'UNE ÉCOTAXE POUR LES POIDS LOURDS EN TRANSIT

Le Conseil Régional d'Île-de-France a adopté à la quasi-unanimité le « plan régional de la qualité de l'air » pour 2016-2021. Intitulé « Changeons d'air en Île-de-France », il prévoit de demander à l'État que la Région, chef de file en matière de qualité de l'air, soit pleinement associée aux décisions en cas de pic de pollution, et d'exiger que « toute décision locale doit être systématiquement évaluée à l'échelle régionale », a expliqué Chantal Jouanno, vice-présidente chargée de l'environnement. Le plan propose également de mandater la présidente du Conseil Régional pour « définir avec l'État les dispositions nécessaires » pour mettre en place une écotaxe sur les poids lourds en transit. Valérie Pécresse avait défendu lors d'une conférence sur l'air en avril ce « principe du pollueur-payeur », pour les routiers qui traversent l'Île-de-France. Selon elle, cette mesure pourrait rapporter entre 100 et 200 millions d'euros par an. La plupart des groupes ont dit partager les « objectifs » et « l'esprit » de ce plan.

Article intégral : [www.localtis.info](http://www.localtis.info)

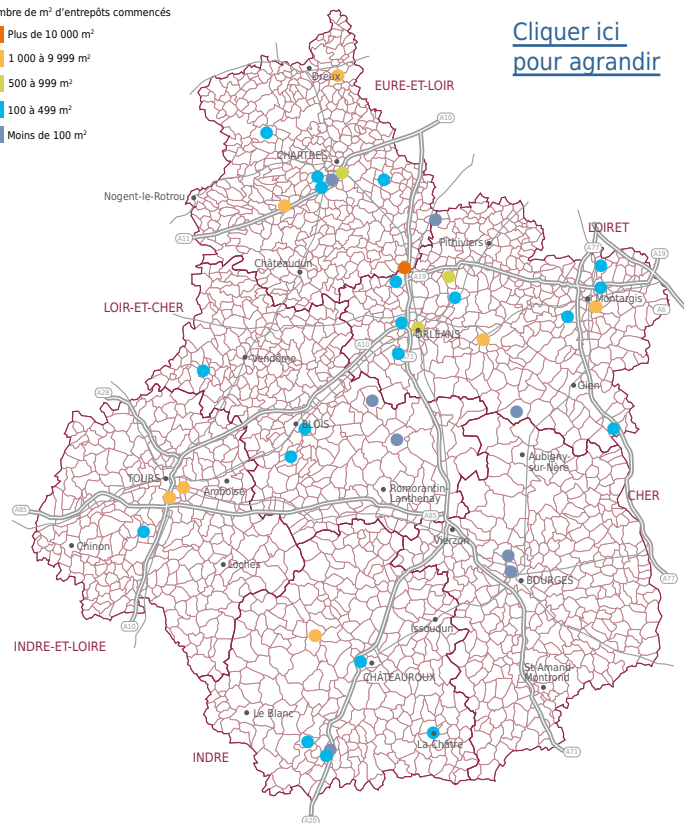
Localtis.info, 20 juin 2016

### Mises en chantier d'entrepôts dans les communes de la région Centre-Val de Loire : janvier à mars 2016

Nombre de m<sup>2</sup> d'entrepôts commencés



[Cliquez ici pour agrandir](#)



Cartographie : CCI Centre-Val de Loire

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<sup>er</sup> 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.



## LE CHER : LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉLECTROMOBILITÉ PASSERA PAR UNE DSP

Le Syndicat Départemental d'Énergie du Cher a confié à Citeos (Vinci Énergies), l'exploitation du réseau de bornes de recharge du département sous forme de Délégation de Service Public. Une première dans un projet d'électromobilité. Ce contrat doit permettre au Cher d'accélérer son projet de déploiement de bornes de recharge destiné à couvrir le département. Déjà en charge du déploiement des bornes, Citeos va ainsi co-construire, avec le SDE18, une stratégie de développement : campagnes de promotion et de communication, choix des implantations des bornes, tarifs et évolutions de l'offre de service... Au quotidien, les missions de Citeos comporteront la supervision et maintenance des bornes, les services aux utilisateurs de véhicules électriques, la monétique, badges, transactions et gestion des comptes clients. Le réseau E.Car'18 est actuellement au service de 200 véhicules électriques du Cher (7.235 km²). Le Syndicat départemental estime qu'à l'horizon 2020, le réseau servira plus de 500 usagers pour 106.000 recharges annuelles.

**Le chiffre :** 46 points de recharge sont d'ores et déjà en service et sont gérés via l'application City App, un système de supervision communicant et intelligent. Le SDE18 se donne un an pour parvenir à plus de 100 bornes. L'objectif est d'équiper le département de points de recharge tous les 20 kilomètres.

Article intégral : [www.mobilicites.com](http://www.mobilicites.com)

*Mobilicités (Florence Guernalec), 22 juin 2016*

## PARIS ENGAGE LA RECONQUÊTE DE LA PETITE CEINTURE

Un an après la signature du protocole avec la SNCF, le Conseil de Paris s'apprête à voter la réouverture de la Petite Ceinture de Paris, ex-rocade ferroviaire en jachère depuis plus de vingt ans, dans 4 arrondissements dès cet été. Jusqu'à présent, seuls quelques tronçons de cette voie longue de 32 kilomètres ceinturant la capitale étaient accessibles (promenades, jardins partagés...). Le reste était à l'abandon. La délibération instaure une mise en service progressive. Avant même l'ouverture des voies, quatre « stations » seront installées dans ces arrondissements afin qu'habitants et associations viennent y imaginer le devenir de leur portion de voie. Au-delà de l'impulsion qu'elle donne, après des années de débats, la délibération du Conseil de Paris ouvre la voie à de nouveaux usages. A une triple condition : préserver la biodiversité, la tranquillité des riverains (1,2 million d'habitants vivent à moins de 800 mètres) et... le patrimoine ferroviaire. Le protocole signé avec la SNCF prévoit en effet la réversibilité des usages. Impossible d'ôter ou d'endommager les rails. Qui sait si un jour, des trains hyper-silencieux n'y glisseront pas à nouveau ?

**Il a dit :** « Nous militons pour un retour à une vocation ferroviaire de cette rocade unique au monde. Ce serait possible sans grande nuisance, et ce serait logique au moment où l'on milite contre la pollution et où l'on repense la logistique urbaine à Paris. Ce n'est malheureusement pas l'option qui a été retenue, notamment parce la SNCF n'a pas assez entretenu les lieux », regrette Didier le Reste, élu parisien.

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos (Laurence Albert), 18 mai 2016*

## MOINS LOIN, MOINS VITE, COMMENT VEUT-ON VIVRE DANS LE FUTUR ?

Dans une étude réalisée par l'Observatoire Société et Consommation pour l'institut de recherche et d'échanges sur la mobilité de la SNCF, 78 % des personnes interrogées dans six pays au mode de vie « occidental » aspirent à ralentir leur rythme de vie et à travailler moins (82 % en France), et 50 % indiquent manquer de temps pour faire ce qu'ils veulent ou doivent faire (60 % en France). 90 % souhaitent pouvoir accorder plus de temps à leurs proches, 89 % à eux-mêmes. Parallèlement, 44 % (42 % en France) des participants associent la mobilité idéale à une plus grande proximité, en rupture avec le modèle actuel. 56 % (58 % en France) estiment en revanche qu'une meilleure mobilité se caractérise par un accès à des systèmes de déplacement plus efficaces et confortables ; 44 % souhaitent une réduction de leurs déplacements par la proximité. 31 % jugent « très important » de réduire avant tout leur temps de transport (33 % en France). Ils sont 47 % lorsque le temps de trajet (domicile/travail) est actuellement supérieur à 35 minutes. Certains sont néanmoins ouverts à des concessions: 23 % sont prêts à faire trois heures de trajet par jour pour conserver leur lieu de vie et ce chiffre monte à 35 % s'il est possible de télétravailler deux jours par semaine.

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos, 20 juin 2016*

## LE TRÈS HAUT DÉBIT AVANCE MALGRÉ LES EMBÛCHES

Réunie à Tokyo, dans le cadre d'un symposium, la filière télécoms a pu mesurer l'état d'avancement du plan très haut débit visant à déployer la fibre dans l'Hexagone. Le Japon, est le pays qui compte le plus de fibre optique jusqu'à l'habitant (FTTH). La France aussi a choisi le FTTH, considéré comme la technologie la plus performante, pour son plan très haut débit. Concrètement, si la fibre des grandes villes, dont les réseaux sont financés par les opérateurs télécoms, se développe bien, celle des petites villes et des campagnes, connaît quelques accrocs. La France est l'un des rares pays au monde qui se soucie d'installer la fibre dans ces zones les moins rentables. Ce sont l'État et les collectivités qui s'y collent, en finançant des Réseaux d'Initiative Publique ou RIP, qui ont vocation à être utilisés par tous les opérateurs télécoms pour couvrir, in fine, 43 % de la population française. Hélas, les grands « telcos » boudent ces RIP qui n'ont pas suffisamment de clients pour rentabiliser les offres. Résultat : des départements se retrouvent avec des réseaux construits, mais vides ! Antoine Darodes, le pilote du plan très haut débit, a annoncé 2 initiatives pour convaincre les grands opérateurs : une nouvelle grille tarifaire et une plate-forme commune d'interopérabilité des systèmes d'information vont être lancées. Objectif : obtenir dès cet été des engagements fermes de fournisseurs d'accès Internet sur les RIP.

**Il a dit :** « Je ne doute pas qu'Orange vienne sur les RIP dès qu'il aura bien couvert les zones très denses. C'est une question de temps, a affirmé Etienne Dugas, le président de la Fédération des industriels des RIP. SFR, c'est une autre histoire. Si la plate-forme d'interopérabilité est faite pour attirer Free, j'ai bien peur que cela soit un moyen pour ce dernier ou pour d'autres d'expliquer que, comme elle n'est pas prête, il ne peut pas être client ».

**Le chiffre :** 20 milliards d'euros, c'est le coût du plan très haut débit qui sera financé par les opérateurs privés, les collectivités territoriales et l'État

Article intégral : [www.lesechos.fr](http://www.lesechos.fr)

*Les Échos (Fabienne Schmitt), 20 mai 2016*