

NEWSLETTER

aménagement

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

ÉDITO

Pré-campagne

A l'heure où nous bouclons ce numéro, toute la classe politique parle de transport ! Bonne nouvelle nous direz vous ! Cela pourrait traduire une prise de conscience des (potentiels) décideurs sur l'importance des transports pour le quotidien des français et pour le développement économique de notre pays, un enjeu qui passe souvent au 2nd plan, masqué par des débats sociétaux qui constituent autant d'écrans de fumées.

Hélas, si les multiples candidats à l'élection présidentielle et leurs soutiens n'ont que le mot « train » à la bouche, c'est simplement en réaction à l'annonce du gouvernement officialisant l'achat par l'État en nom propre auprès d'Alstom de 15 rames TGV, pour un montant de 500 millions d'euros, qui seront produites sur le site de Belfort... et destinées vraisemblablement à rouler à moyenne vitesse sur des lignes classiques ! Dans cette période pré-électorale, les commentateurs se focalisent évidemment sur la somme dépensée et sur l'opportunité de cette intervention de l'État.

Là encore, cela évacue le débat sur la politique des transports menée en France depuis plusieurs années. Est-ce réellement étonnant qu'un site comme celui de Belfort se retrouve avec un carnet de commandes de TGV (ou d'autres matériels ferroviaires) vide en 2017 ? Les choix opérés à la fois par l'État et par la SNCF en matière de mobilité, laissent deviner cette issue. L'absence de projets de construction de lignes à grande vitesse au-delà de l'horizon 2017 était un 1^{er} indice. La promotion des modes de transports routiers ou aériens pour tout ce qui concerne les voyageurs (libéralisation du transport par autocar, tapis rouge déroulé aux compagnies aériennes low-cost) et les marchandises (engagements en faveur du fret ferroviaire annoncés par les deux derniers gouvernements, jamais suivis d'effets et reportant donc le trafic fret sur d'autres voies), a elle aussi provoqué la situation actuelle. Enfin, la non mise en place de l'écotaxe poids lourds a privé l'Agence de financement des infrastructures de transport de toute latitude en matière de programmation de travaux, gelant ainsi un grand nombre de projets, reportés sine die.

Cette décision de l'État, visiblement prise dans l'urgence, traduit donc en 1^{er} lieu une absence de vision en matière de mobilité. Une vraie réflexion sur ce thème, en prenant en compte la multi-modalité et les nouveaux comportements des voyageurs (favorisés par l'essor du numérique), serait salutaire avant d'envisager la relance de certains projets mobilisant des moyens importants.

Mais une fois passée l'écume de cet achat de TGV, il n'est pas certain que le thème des transports revienne très souvent dans les débats qui vont occuper les longs mois nous séparant de l'élection présidentielle...

Politique des transports

- Infrastructures de transports : nouveau réquisitoire sévère de la Cour des comptes contre l'AFITF 2

Ferroviaire

- Projet Pocl : la concertation reprend 3
- LGV Tours-Bordeaux : des élus des Pyrénées-Atlantiques refusent de payer leur part 3
- Une taxe sur les billets d'avion dès 2017 pour financer le CDG Express 3
- TGV : Perpignan-Figueras, une ligne en faillite 3
- La SEM Fer Val de l'Indre veut élargir son champ d'action 4
- La rénovation des lignes capillaires de fret ferroviaire avance..... 4
- Fret ferroviaire : Combiwest reprend du service 4
- Lyon-Turin : Manuel Valls précise le financement de la contribution française 4
- Le plan de la SNCF pour relancer les TER 5
- La SNCF ferme sine die une portion de la ligne Clermont-Saint-Étienne..... 5
- Lignes Intercités : l'État en conserve six et pourrait confier les autres aux Régions 5

Transport urbain

- A Blois, le réseau Azalys est toujours sur une pente ascendante..... 6
- Tram de Tours : trois ans après il fait (presque) l'unanimité 6
- Brest installe son téléphérique 6
- Prendre les transports en commun est bon pour la santé !..... 6

Aérien

- Bourges : l'aéroport en quête d'un nouvel élan 7
- La ligne aérienne Châteauroux-Lyon rate son envol..... 7
- La CCI de Brest garde la gestion de l'aéroport 7
- SNC-Lavalin veut vendre ses aéroports français 7
- 5 nouvelles destinations à l'aéroport de Clermont Ferrand 7
- Privatisation des aéroports : Nice revient à l'italien Atlantia et Lyon à Vinci ... 7

Routier

- Le président de la République annonce un nouveau plan autoroutier pour début 2017 8
- La bataille du covoiturage courte distance..... 8
- L'été, c'est en car qu'on voyage 8
- Darbier recentre son offre d'autocars « low-cost » vers Blois et Tours..... 8
- Orléans au carrefour des lignes de cars low-cost 9
- Les autocars « Macron » ont transporté 3,4 millions de passagers en 11 mois 9
- Premières suppressions d'emplois dans les cars Macron 9
- Flixbus ne desservira pas Guéret cet hiver..... 9

Logistique

- Ralentissement des mises en chantier en ce milieu d'année..... 10

Aménagement du territoire

- C'est fait, le nom des 12 nouvelles Régions a été officialisé 11
- Les pays se muent doucement en pôle territorial 11
- Les fractures territoriales se creusent en France..... 11
- Déplacements domicile-travail : les « navetteurs » de plus en plus nombreux 11

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS : NOUVEAU RÉQUISITOIRE SÉVÈRE DE LA COUR DES COMPTES CONTRE L'AFITF

La Cour des comptes a critiqué « l'absence de plus-value » apportée par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF). La critique porte notamment sur « une déconnexion entre les engagements pris et les moyens réels de l'AFITF ». La Cour alerte sur les perspectives de financement des infrastructures de transport pour l'équilibre futur des finances publiques. Jusqu'en 2014, l'AFITF a compté sur l'écotaxe poids lourds, qui a finalement été abandonnée. Fin 2015, les restes à payer de l'agence s'élevaient à 11,9 milliards d'euros et ses dettes à 700 millions d'euros. Elle estime que la trajectoire de dépenses de l'agence conduirait à une insuffisance cumulée de financement de 600 millions d'euros à l'horizon 2019. Mais si l'État décide d'aller plus loin dans l'engagement et le financement du tunnel ferroviaire Lyon-Turin et du canal Seine-Nord, il devra dégager entre 1,6 et 4,7 milliards d'euros supplémentaires à cette même date. La Cour propose de « définir des priorités de projets à venir, notamment au regard de leur rentabilité socio-économique, et de réduire considérablement les engagements nouveaux » - sans avancer de chiffrage précis. Elle laisse cette tâche au conseil d'administration de l'AFITF.

Le chiffre : D'après Matignon, sur les 11,9 milliards restant à payer fin 2015, « plus de 6 milliards » concernent des projets réalisés en partenariat public-privé qui seront payés « sur des durées supérieures à huit ans ».

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Anne Lenormand), 30 août 2016

Ils ont dit :

✓ Le président du conseil d'administration de l'AFITF, Philippe Duron, a tenu à réaffirmer : « la pertinence d'une telle structure, qui permet d'affecter des recettes publiques dédiées, provenant des usagers plutôt que des contribuables - ceci sous le contrôle du Parlement - à des dépenses d'intervention s'échelonnant sur plusieurs années, ne fait aucun doute. [...] Quant à l'autonomie d'un tel établissement, il est normal que son statut d'opérateur financier ne lui donne pas la latitude de décider à la place du gouvernement des projets d'infrastructures que celui-ci retient et assume pleinement en lien avec ses partenaires. C'est le contraire qui serait singulier. Une telle tutelle n'empêche pas son conseil d'administration de demander des comptes et des bilans qui contribuent à la transparence des choix en matière d'infrastructures de transport », précise-t-il.

Article intégral : www.constructioncayola.com

Construction Cayola, 6 septembre 2016

✓ « Si les recettes n'augmentent pas, on ne pourra pas faire face aux engagements pris », a expliqué Alain Vidalies, secrétaire d'État aux Transports.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités, 15 septembre 2016

Info + : Le rapport d'un groupe de travail sénatorial établit que l'AFITF aura besoin d'une nette augmentation de ses ressources dès les prochains exercices budgétaires pour qu'elle puisse faire face à ses engagements, en particulier avec la montée en charge du projet de liaison Lyon-Turin puis du canal Seine-Nord-Europe. Les sénateurs recommandent également de transmettre systématiquement le budget prévisionnel de l'AFITF au Parlement avant l'examen de la loi de finances pour que députés et sénateurs puissent opérer un véritable contrôle sur les crédits destinés au financement des infrastructures de transport.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info, 30 septembre 2016

PUBLICATIONS

- ✓ [Le transport collectif routier de voyageurs en 2015 : circulation et parc en progression, parcours moyen stable](#)
Commissariat Général au Développement Durable, Septembre 2016
- ✓ [Transports routiers de marchandises au deuxième trimestre 2016](#)
Commissariat Général au Développement Durable, Septembre 2016
- ✓ [Projections de la demande de transport sur le long terme](#)
Commissariat Général au Développement Durable, Juillet 2016
- ✓ [La lettre d'information n°15](#)
Objectif OFP, Juillet 2016
- ✓ [40 questions/réponses sur la loi NOTRe dans le secteur du transport public de voyageurs](#)
AGIR, Juillet 2016
- ✓ [Une conjoncture des transports qui repart au premier trimestre 2016](#)
Commissariat Général au Développement Durable, Juillet 2016
- ✓ [Emploi salarié et marché du travail dans les transports au premier trimestre 2016](#)
Commissariat Général au Développement Durable, Juillet 2016
- ✓ [Les transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2015](#)
Commissariat Général au Développement Durable, Juillet 2016

PROJET POCL : LA CONCERTATION REPREND

Le président de l'association TGV Grand Centre Auvergne, le sénateur Rémy Pointereau, a rencontré le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Michel Delpuech coordonnateur du projet de TGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL). Il était accompagné par le maire de Montluçon, Daniel Dugléry, afin de préciser l'ultime phase de concertation autour du projet comme annoncé par le Premier ministre. Durant cette entrevue, les élus ont remis au préfet une contre-expertise démontrant « les incohérences du tracé Médián » préféré par la SNCF et les avantages du tracé Ouest, préféré par l'association. Un dossier photographique a également été remis présentant les possibilités de passage du tracé Ouest. Le préfet a précisé qu'une première réunion de concertation pour le choix du scénario se tiendrait le mois prochain à Paris. Il va par ailleurs missionner un cabinet indépendant pour apporter « une expertise précise ».

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Frank Simon), 21 septembre 2016

Info + : En session le 29 septembre, l'assemblée départementale du Loiret a adopté par 41 voix pour (1 contre) une motion en faveur de la reprise de la concertation sur le choix d'un scénario concernant la ligne à grande vitesse POCL, exprimant une préférence pour le tracé Ouest

Article intégral : www.magcentre.fr

Mag Centre, 30 septembre 2016

LGV TOURS-BORDEAUX : DES ÉLUS DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES REFUSENT DE PAYER LEUR PART

La LGV Tours-Bordeaux qui doit être mise en service au mois de juillet 2017, ne fait pas que des heureux. Le président du Département des Pyrénées-Atlantiques, Jean-Jacques Lasserre, le président de l'agglomération de Pau, François Bayrou, et celui de l'agglomération de Bayonne, Claude Olive, ont expliqué qu'ils refusaient de payer un investissement « dont leurs collectivités ne bénéficieront pas ». Au total, les engagements portent sur plus de 120 millions d'euros pour ces trois collectivités. Les 3 présidents dénoncent, « le défaut d'égalité de traitement de paiement entre les collectivités » et pourraient contester, notamment par voie judiciaire, les engagements pris voici 5 ans. L'agglomération de Bayonne avait été la première à suspendre sa participation en 2012 arguant « qu'elle n'avait pas la garantie que son territoire soit irrigué ». Car si des TGV desservent bien différentes gares des Pyrénées-Atlantiques, ils circuleront sur des lignes classiques au sud de Bordeaux même après la mise en service de la LGV. Le trajet Paris-Bayonne dure aujourd'hui plus de 5 h et Paris-Pau au minimum 5 h 30.

Il a dit : Pour Jean-Jacques Lasserre, « le plus scandaleux demeure la traversée de Poitou-Charentes qui sera servie intégralement par la LGV, dont l'ancienne présidente est Ségolène Royal, et qui ne versera pas un centime ».

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec, avec AFP), 17 août 2016

Info + : [LGV Tours-Bordeaux : maintenant, les essais !](#)

Sud-Ouest (Olivier Sarazin), 8 août 2016

UNE TAXE SUR LES BILLETS D'AVION DÈS 2017 POUR FINANCER LE CDG EXPRESS

Les modalités de financement de la future liaison ferroviaire directe CDG Express entre l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et Paris se précisent. Le coût de construction de la future ligne, est évalué à 1,4 milliard d'euros (+280 millions pour le matériel roulant). La nouvelle infrastructure est jugée indispensable par le gouvernement, mais elle ne bénéficiera pas de subventions publiques. Mais les études préliminaires ont montré que les recettes acquittées par les clients, même avec un prix du billet fixé à 24 euros, ne suffiraient pas à régler la note. D'où l'idée de compléter le budget en créant une taxe sur tous les billets d'avion au départ ou à destination de Roissy. Le gouvernement songe à inscrire la création de cette taxe dans le collectif budgétaire de la fin d'année, pour une application en 2017. Selon un proche du dossier, le rendement de cette nouvelle taxe, dont le montant serait « un peu supérieur à 1 euro par billet d'avion », serait de 35 à 40 millions d'euros par an.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 26 août 2016

Il a dit : Frédéric Gagey, PDG d'Air France, souligne que « Air France est favorable au projet Roissy-Charles de Gaulle Express. Mais [...] tout à fait réticent à l'idée de garantir, via une taxe sur les billets d'avion, la rentabilité financière d'un projet porté par d'autres opérateurs. Pour réaliser des investissements, dans de nouveaux avions par exemple, Air France ne peut s'appuyer que sur ses propres ressources : cette règle doit prévaloir dans tous les domaines ». La compagnie, qui aurait à s'acquitter de cette taxe, évalue son coût à 17 millions d'euros par an.

Article intégral : www.deplacementspros.com

Déplacements Pro.com, 26 août 2016

Info + : [CDG Express : feu vert en commission à l'Assemblée](#)

Mobilicités, 27 septembre 2016

TGV : PERPIGNAN-FIGUERAS, UNE LIGNE EN FAILLITE

TP Ferro, concessionnaire de la ligne mixte TGV-fret Perpignan-Figueras, sur l'axe Paris-Barcelone, a annoncé sa liquidation, faute d'entente avec les créanciers pour restructurer sa dette de 557 millions d'euros. Depuis 2015, TP Ferro (qui a pour actionnaires Eiffage et l'espagnol ACS) ne parvenait plus à la rembourser. Les niveaux de trafic étaient très inférieurs à ceux anticipés, la faute à des surestimations d'origine et à la concurrence des vols low-cost. La ligne a aussi subi 4 ans de retard de l'État espagnol dans son raccordement à Barcelone. Dès la disparition du concessionnaire, les États français et espagnol reprendront l'ouvrage, soit 45 kilomètres de ligne, dont la construction avait coûté plus de 1,1 milliard d'euros. Les États, qui avaient apporté leur garantie, devront indemniser les créanciers et les actionnaires. Ils remplaceront TP Ferro par une nouvelle société publique, détenue par SNCF Réseau et ADIF (son alter ego espagnol).

Il a dit : « La ligne a du potentiel, estime-t-on chez Eiffage. Il aurait fallu pouvoir tenir et assurer l'exploitation encore quelques années, le temps que les collectivités locales et les groupes ferroviaires mettent en place des trains régionaux rapides permettant des liaisons locales de type Toulouse-Barcelone ou Montpellier-Barcelone ».

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Myriam Chauvot), 16 septembre 2016

LA SEM FER VAL DE L'INDRE VEUT ÉLARGIR SON CHAMP D'ACTION

Depuis 24 ans, la Société d'Économie Mixte Fer Val de l'Indre assure la traction, avec sa propre locomotive, des convois de céréales entre la gare de Buzançais et le site de stockage de céréales d'Argy où se sont regroupés 4 négociants de l'Indre. Les trains sont ensuite repris par Fret SNCF, lequel les acheminent vers Châteauroux et au-delà, principalement vers les ports de la façade Atlantique. Cette exploitation a été pérennisée en 2015 à la faveur de travaux de rénovation de voie. S'il en a coûté seulement 320.000 €, entièrement pris en charge par la SEM, pour remettre à niveau la section privée Argy-Buzançais, les 25 km de la section SNCF Réseau de Buzançais-Châteauroux ont nécessité des engagements financiers de 6,5 millions d'euros de la part de la Région Centre-Val de Loire, de l'État et de l'Europe. Ces travaux ont permis de pérenniser l'exploitation et d'augmenter le trafic. Ce dernier est passé de 80.000 tonnes à plus de 100.000 tonnes sur la campagne 2015-2016. La SEM et les collectivités locales demandent à SNCF Réseau de prévoir la rénovation de la ligne Buzançais-Loches. Ce projet vise à faire gagner plus de 100 km pour les exportations de céréales embarquées au Grand Port Maritime de La Rochelle via Tours. Il vise également à répondre à la saturation de la RD 943 entre Châteauroux et Tours. Ces démarches sont relayées par toutes les communes du Val de l'Indre sur les départements de l'Indre et de l'Indre-et-Loire. Les travaux sur cet axe ne sont pas jugés comme prioritaires par SNCF Réseau. Un avis qui n'est pas partagé par les dirigeants de la SEM qui demandent à ce que des études soient lancées sans tarder.

Article intégral : www.wk-transport-logistique.fr

Wk Transport Logistique (Olivier Constant), 16 septembre 2016

LA RÉNOVATION DES LIGNES CAPILLAIRES DE FRET FERROVIAIRE AVANCE

Les opérateurs ferroviaires de proximité et les entreprises ferroviaires vont apprécier les avancées réalisées en matière de rénovation des lignes capillaires fret. Plus de 20 % du réseau devrait être concerné par des travaux au cours de la période 2015-2017. Outre la réouverture de la ligne Marcilly-en-Beauce-Montoire-sur-le-Loir en mai 2016, le financement nécessaire à la rénovation de dix lignes est déjà bouclé. D'ici fin 2016, ce sont 5 lignes supplémentaires qui feront l'objet de travaux : Pont-Maugis-Mouzou, Amagne-Lucquy-Alland'Huy, Oiry-Mareuil-Esternay, Coolus-Chaumont-Luyères et Auneau-Auneau-Ville. Il en coûtera 15,3 millions d'euros pour rénover ces 143,9 km de lignes. La plupart de ces opérations seront poursuivies au cours des 2 à 3 prochaines années car des ouvrages d'art sont également concernés. Par exemple, 3 autres opérations seront conduites en 2017-2018 : Blois-Villefrancœur, Neufchâteau-Gironcourt-Houécourt et Vitry-le-François-Troyes. Au global, les quinze opérations programmées porteront sur un linéaire de 517,9 km. Il restera donc beaucoup à faire pour traiter les près de 2.500 km de lignes supplémentaires qui composent le réseau capillaire fret. Et ce dernier est d'autant plus important qu'il est emprunté chaque année par près de 20 % des trains de fret.

Article intégral : www.wk-transport-logistique.fr

Wk Transport Logistique (Olivier Constant), 23 août 2016

FRET FERROVIAIRE : COMBIWEST REPREND DU SERVICE

Lâchée par la Sica de Saint-Pol-de-Léon, numéro un en France de la collecte et de la vente de légumes frais, la société Combiwest, spécialisée dans le ferroutage, a été liquidée. Comme un symbole des difficultés du fret ferroviaire à décoller en France, où il représente à peine 1 % du trafic de marchandises. Combiwest a été confronté à ces difficultés et ses dirigeants ne cachaient pas qu'ils soupçonnaient la SNCF de lui avoir mis des bâtons dans les roues en ne lui accordant pas les sillons nécessaires pour assurer la régularité de son trafic. Sa liquidation a obligé ses clients, transporteurs et chargeurs, à remettre sur la route les marchandises de sa ligne quotidienne Rennes-Vénissieux. Et pourtant, certains croient encore au ferroutage. C'est le cas de Mathieu Lahaye, du groupe de transport breton Montmur. « A la suite d'un appel à candidatures de SNCF Réseau, nous avons été retenus afin de reprendre les activités de Combiwest », se félicite-t-il. Pour ce faire, a été créée la société Rennes Terminal. Moyennant un investissement de 2 millions d'euros, le redémarrage du trafic est prévu en octobre, avec l'objectif de transporter quotidiennement une quarantaine de conteneurs par train complet, toujours entre Rennes et Vénissieux, près de Lyon. « Des connexions seront possibles sur Marseille, Fos et, à plus long terme, l'Italie », indique Mathieu Lahaye.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Stanislas du Guerny), 22 septembre 2016

LYON-TURIN : MANUEL VALLS PRÉCISE LE FINANCEMENT DE LA CONTRIBUTION FRANÇAISE

Manuel Valls a évoqué le financement des travaux de construction du tunnel principal de la liaison Lyon-Turin. « La France apportera [...] 2,2 milliards d'euros. [...] C'est un coût important, [...] environ 200 millions d'euros chaque année pendant la durée du chantier. [...] Ce financement devra être sécurisé sur la durée de réalisation du projet, ne pas peser exclusivement sur le budget de l'État et concrétiser notre ambition de report modal. C'est pourquoi, le projet bénéficiera des financements d'un fonds dédié et pérenne, le Fonds de développement d'une politique intermodale des transports dans le Massif alpin ». Ce fonds « sera alimenté par les résultats des tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus. Il pourra également se voir affecter de nouvelles recettes, telles que l'Eurovignette ».

Les chiffres :

- ✓ Le coût de ce tunnel de 57,5 km, est estimé à 8,6 milliards d'euros, financés à 40 % par l'UE, à 35 % par l'Italie et à 25 % par la France. Les 1^{ers} travaux sont prévus en 2017.
- ✓ Dans un rapport, les parlementaires Michel Bouvard et Michel Destot avaient préconisé d'augmenter de 10 à 15 % le tarif des péages pour les autoroutes françaises traversant les Alpes. Ces surpéages, conformes à la directive européenne Eurovignette, permettraient de dégager 40 millions d'euros.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info, 25 juillet 2016

LE PLAN DE LA SNCF POUR RELANCER LES TER

Franck Lacroix, le nouveau patron des TER de la SNCF, a présenté son plan pour redresser, d'ici à 2020, une activité qui décline depuis plusieurs années. En effet, même si ces trains transportent quelque 900.000 passagers par jour, le nombre de clients recule (-4 % depuis 2012). Ce qui n'empêche pas les coûts de continuer à grimper malgré les efforts de productivité déjà engagés. Premier axe : reconquérir les voyageurs, avec une cible de croissance du trafic de 5 % à 10 % d'ici à 2020, au lieu d'un repli de 7 % si la tendance actuelle se poursuit. Pour cela, il faut gagner en fiabilité en industrialisant le service, c'est-à-dire consolider les bonnes pratiques constatées dans chaque région, et les généraliser. Le responsable ambitionne de réduire la facture présentée aux autorités organisatrices, en actionnant plusieurs leviers : lutte contre la fraude, diminution des frais de structure, meilleure exploitation du matériel, gains de productivité dans la maintenance... Si la situation le nécessite, certaines lignes pourront être transférées du rail à la route.

Il a dit : « Nous avons un taux de régularité de 91 %, ce qui, pour l'ingénieur que je suis, est extrêmement satisfaisant au vu de la complexité du système ferroviaire. Mais, pour le client que je suis également, c'est la certitude que je serai en retard une fois par semaine. L'objectif, ce n'est pas d'avoir plus de trains, mais plus de voyageurs. Il faut raisonner au cas par cas. Mieux vaut avoir un car plein qu'un train vide », Franck Lacroix.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 16 septembre 2016

Info + : [La SNCF prépare un TER low-cost pour contrer un éventuel Easyjet du Rail](#)

La Tribune.fr, 15 septembre 2016

LA SNCF FERME SINE DIE UNE PORTION DE LA LIGNE CLERMONT-SAINT-ÉTIENNE

Depuis cet été, un service d'autocars remplace les trains entre Thiers et Montbrison, la SNCF ayant fermé cette section de ligne entre Clermont-Ferrand et Saint-Étienne. Le manque d'entretien des voies dû à l'absence de crédits rend cette portion dangereuse. Dans le meilleur des cas, cette section ne pourrait pas rouvrir avant 2019, SNCF Réseau conditionnant cette perspective à un investissement de près de 53 millions d'euros de travaux. Seulement un tiers des circulations sur cette portion de ligne s'effectuait via le rail, le reste étant déjà réalisé par autocar. Selon SNCF Réseau, une soixantaine de passagers empruntaient quotidiennement le train entre Boën-sur-Lignon (Loire) et Montbrison et une dizaine sur la partie Boën-Thiers, plus montagneuse.

Il a dit : « On est écoeürés, en colère, mais pas surpris », a commenté le maire de Boën-sur-Lignon, Pierre-Jean Rochette pour qui « la ligne a été laissée de côté depuis de trop nombreuses années. [...] Ils ont eu la peau de la ligne qui est pourtant symbolique, car située au cœur de la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes. Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage, estime l' élu. Nos territoires n'intéressent plus la SNCF qui n'est plus un service public.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Marc Fressoz avec AFP), 23 août 2016

Le chiffre : Dans un rapport interne, SNCF réseau estimait que les 1.336 kilomètres de petites lignes d'Auvergne-Rhône-Alpes nécessitaient d'importants investissements (évalués à 200 millions d'euros sur 5 ans) pour être encore exploitées.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités, 13 septembre 2016

LIGNES INTERCITÉS : L'ÉTAT EN CONSERVE SIX ET POURRAIT CONFIER LES AUTRES AUX RÉGIONS

Un an après le lancement d'une mission de concertation auprès des territoires sur les évolutions d'offre et de gouvernance des trains Intercités, Alain Vidalies en a annoncé les conclusions : « L'État restera autorité organisatrice de trois lignes longue-distance : le Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, le Paris-Clermont-Ferrand et le Bordeaux-Toulouse-Marseille. Elles sont jugées structurantes à l'échelle du territoire national. Et bénéficieront donc d'un service à haute performance tant en matière de confort que de régularité et de fiabilité ». Pour chacune des trois lignes, un schéma directeur va être élaboré sous l'égide d'un préfet coordonnateur, en lien avec la SNCF et les acteurs locaux. L'offre y est donc maintenue et des rames flambant neuves y circuleront d'ici 2025. L'État s'engage à financer leur acquisition à hauteur d'un milliard d'euros. Un appel d'offres de la SNCF est prévu. Il fixera le niveau d'équipement, de confort et de services à bord. Concernant la vitesse de circulation de ces futurs trains : ce ne sera pas 250 km/h mais un maximum de 200 km/h. Trois autres lignes vont être maintenues sous l'autorité de l'État : Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon et Toulouse-Hendaye. Le matériel roulant y sera aussi renouvelé. Et la vingtaine d'autres ? Leur reprise par les Régions qui le souhaitent fait l'objet de discussions.

Il a dit :

✓ « Cette reprise donnerait aux Régions un rôle déterminant pour améliorer l'ensemble de services ferroviaires sur leur territoire et renforcer la cohérence avec l'offre des TER. C'est un moyen de simplifier, de clarifier les choses », insiste Alain Vidalies. Des échanges sont donc en cours avec l'ensemble des Régions. « Ils doivent être formalisés d'ici le 15 octobre prochain », poursuit-il.

✓ A propos des trains de nuit : « Les 2 lignes Paris-Briançon et Paris-Latour-de-Carol seront maintenues à raison d'un aller-retour quotidien. A partir du 1^{er} octobre prochain, le gouvernement a pris la décision de ne plus financer l'exploitation des autres lignes », a annoncé Alain Vidalies. Celles qui relient Paris à Irun (Espagne) avec un arrêt aux Aubrais, et à Nice bénéficieront d'un sursis, respectivement jusqu'en juillet et en octobre 2017

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Morgan Boëdec), 22 juillet 2016

Ils ont dit :

✓ « La Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée ne demande à l'État aucun transfert de gouvernance des Trains d'Équilibre du Territoire. Parce que leur vocation, c'est-à-dire pallier les déséquilibres territoriaux de notre pays, relève bien pour moi de la compétence de l'État », a déclaré Carole Delga, présidente de la Région Occitanie le 21 juillet.

✓ « Rien n'a été fait depuis des années pour améliorer le service des trains de nuit et inciter les voyageurs à les prendre, donc automatiquement ils sont vides », a dit son secrétaire général adjoint Philippe Beaumont. A une période où « on parle d'environnement, d'aménagement du territoire », le gouvernement « abandonne ainsi l'équilibre du territoire ».

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info, 25 juillet 2016

À lire : [Que le train n'abandonne pas les territoires !](#), le communiqué d'Europe Écologie Les Verts.

Puissance 2D, 26 juillet 2016

A BLOIS, LE RÉSEAU AZALYS EST TOUJOURS SUR UNE PENTE ASCENDANTE

Le renouveau du réseau Azalys est directement lié à l'extension du périmètre de transport urbain de la Communauté d'agglomération Agglopolys-Blois. En 2012, celui-ci est passé de 26 à 48 communes. Un territoire étendu sur 732 km², constitué majoritairement de villes de moins de 1.000 habitants. Avec 108.000 habitants, cette collectivité figure parmi celles qui ont une très faible densité de population. « Avec l'extension du PTU, il a fallu mettre en œuvre une offre de transport public la plus complète possible et qui s'adresse vraiment à tout le monde », rappelle Jean Gasiglia, conseiller délégué en charge de la mobilité au sein d'Agglopolys. Cette décision a été prise à l'occasion du renouvellement de la délégation de service public. Le nouveau contrat a pris effet en 2013 et a été attribué à Keolis. L'opérateur de transport a donc dû déployer les nouveaux principes d'organisation reposant sur une hiérarchisation de l'offre : 6 lignes structurantes, 8 lignes de maillage et 23 lignes secondaires. Les lignes régulières cadencées sont déployées sur Blois et les 5 communes de la première couronne, tandis que les 43 autres sont desservies par du transport à la demande (TAD).

Il a dit : « Nous allons chercher les clients devant leur domicile pour les déposer dans l'un des seize points définis dans l'agglomération (l'hôpital, la gare, les polycliniques, les zones commerciales et de loisirs...) Au regard de la configuration géographique de notre territoire, il aurait été difficile d'imposer aux gens de se rendre à des arrêts de lignes régulières pour prendre un bus », souligne Jean Gasiglia à propos du TAD.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Christine Cabiron), 26 septembre 2016

TRAM DE TOURS : TROIS ANS APRÈS IL FAIT (PRESQUE) L'UNANIMITÉ

Une ligne raffinée, un habillage discret où se reflète la ville, une intégration réussie au milieu de quartiers pourtant très divers... Trois ans après sa mise en service, le tram s'est fondu dans le paysage de l'agglomération tourangelle. A tel point qu'aujourd'hui, plus personne, ou presque, ne critique ce moyen de transport. « Il est devenu indispensable », note le vice-président de l'agglomération en charge des mobilités et des infrastructures, Frédéric Augis. Les chiffres attestent de cette réussite : en 2015, près de 35,5 millions de personnes ont circulé sur le réseau Fil bleu, dont 42 % pour la seule ligne de tram ! Si l'on ajoute la ligne de bus Tempo, qui se rapproche de la ligne de tram pour sa fréquence et sa rapidité, le pourcentage grimpe à 48 %. La ponctualité, la fréquence, le confort... autant d'atouts qui ont su séduire les usagers : « Grâce au tram, les Tourangeaux ont repris des habitudes de transport en commun ». Du côté de l'exploitant, Keolis Tours, dont la délégation de service public pour la gestion du réseau de transports de l'agglomération court jusqu'à la fin 2018, tous les feux sont au vert : « C'est un pari commercial réussi », se réjouit Thierry Couderc, directeur.

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Nicolas Rimbaux), 31 août 2016

BREST INSTALLE SON TÉLÉPHÉRIQUE

La première cabine du téléphérique urbain de Brest, le premier d'une série en France, a été installée avec succès avant une mise en service en octobre. Les deux cabines de ce téléphérique pourront embarquer jusqu'à 60 personnes. Elles ne se croiseront pas l'une à côté de l'autre, mais l'une au-dessus de l'autre, à près de 70 mètres au-dessus de la base militaire navale de Brest. Le voyage permettra de franchir la Penfeld, le fleuve qui coupe la ville en deux. Le coût global du téléphérique est évalué à 19,1 millions d'euros, deux à trois fois moins cher qu'un pont. Pour la réalisation, l'agglomération de Brest a retenu le projet porté par Bouygues Construction et BMF Bartholet, groupe spécialisé dans les remontées mécaniques.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Laurence Albert), 19 août 2016

À voir : la [vidéo de la fixation de la 1^{ère} cabine](#), filmée par Le Télégramme

PRENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN EST BON POUR LA SANTÉ !

Les usagers des transports d'Île-de-France font sans le savoir de l'exercice, selon l'étude de l'INSERM et du STIF qui mesure l'activité physique liés aux déplacements quotidiens des Franciliens. En effet, ceux qui utilisent les transports en commun au quotidien effectuent, en moyenne, 27 minutes d'activité physique par jour avec ce mode de déplacement. L'étude explique que les voyageurs qui utilisent le bus, le métro, le tramway, le train, le RER (ou une combinaison de ces modes au cours d'un même déplacement) font généralement une partie du trajet à pied. Ainsi, il apparaît que les transports en commun offrent de nombreuses occasions aux voyageurs de marcher, que ce soit entre le point de départ ou d'arrivée d'un déplacement et les stations de transport en commun ou pour les correspondances. Cela représente une dépense de 180 kcal, soit la durée moyenne préconisée par l'OMS et les autorités sanitaires nationales pour maintenir son état de santé et rester en forme.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 19 septembre 2016

BOURGES : L'AÉROPORT EN QUÊTE D'UN NOUVEL ÉLAN

Après quelques travaux d'aménagement dans la tour de contrôle et l'aérogare afin d'améliorer l'accueil, et une piste qui devrait gagner 150 mètres, « [Bourges Aéroport](#) » a été inauguré. Un événement qui était surtout l'occasion de délivrer un message aux chefs d'entreprise présents. « Il faut donner un nouvel élan à l'aéroport de Bourges », insiste Alain Brunaud, président de la CCI du Cher et développer l'aviation d'affaires. A cette occasion, deux sociétés ont présenté leurs services : AirPME, propose des avions à 4-5 places, garantie d'aller 4 fois plus vite quelle que soit la destination et Wingly qui mise sur le coavionnage.

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Thomas Migault), 16 septembre 2016

LA LIGNE AÉRIENNE CHÂTEAURoux-LYON RATE SON ENVOL

Il n'y aura pas, cette année, de vol entre Châteauroux et Lyon. Le président de l'aéroport Marcel-Dassault, Dominique Rouillet, explique que « la compagnie qui assure déjà les vols Châteauroux-Nice a décidé de reporter le démarrage de la ligne du 15 septembre au 15 novembre au motif qu'il y avait très peu de réservations à cette date ». Mais, en accord avec les membres du conseil d'administration de l'aéroport de Déols et avec ceux de l'aéroport d'Angers, partenaires de ce projet de liaison, l'ouverture de la ligne Châteauroux-Lyon a carrément été suspendue pour cette année. « On a vu les agences de voyage et les équipes commerciales, je n'ai pas été convaincu que le 15 novembre était une bonne date ». Le président de l'aéroport de Déols remarque, cependant, que « par rapport à l'an passé, on sent un intérêt des deux départements qu'on ne sentait pas l'an dernier. On peut arriver l'an prochain à avoir un partenariat des deux départements, des deux agglomérations et de la Région », est-il persuadé.

Info + : Le patron de l'aéroport souligne, en revanche, que la nouvelle liaison Châteauroux-Nice, ouverte le 12 juin, affiche « un taux d'occupation de 80 %, bien au-delà des prévisions ».

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Thomas Migault), 13 septembre 2016

LA CCI DE BREST GARDE LA GESTION DE L'AÉROPORT

C'est parti pour 20 ans ! La CCI de Brest va conserver la gestion de l'aéroport et promet de le développer pour le rendre encore plus attractif. Le consortium Rein Lusk (« donner de l'élan » en breton) va gérer Brest et Quimper-Cornouaille. 46 millions seront investis pour atteindre les 1,5 millions de passagers d'ici 3 ans. La ligne Quimper/Paris est maintenue et de nouvelles destinations, saisonnières ou non, seront annoncées avant le printemps 2017. Outre les vols saisonniers, Brest dessert un grand nombre de destinations : Ajaccio, Barcelone, Bastia, Birmingham, Bordeaux, Héraklion, Lille, Londres Luton, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Ouessant, Paris CDG, Paris Orly, Strasbourg, Southampton, Toulon, Toulouse. L'aéroport Brest-Bretagne est le 1^{er} aéroport breton et le 15^e aéroport français. Il accueille plus d'un million de passagers par an et dispose d'une piste de 3.100 mètres. Équipé d'un système d'atterrissage tout temps, il peut accueillir tous types d'avions.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 26 septembre 2016

SNC-LAVALIN VEUT VENDRE SES AÉROPORTS FRANÇAIS

SNC-Lavalin pourrait se séparer de ses activités aéroportuaires en France et Espagne. Le propriétaire de 16 plates-formes régionales hexagonales (dont Tours, Reims, Dijon, Le Havre-Octeville ou Nîmes) et 1 ibérique a reconnu avoir reçu une proposition d'achat du groupe français Impact Holding. Le groupe québécois étudie actuellement cette offre dont le montant n'a pas été dévoilé. Le projet pourrait être finalisé en octobre selon le journal La Presse. L'entreprise reconnaît que la vente de ces actifs s'inscrit dans sa stratégie de recentrage sur ses activités d'ingénierie et de construction. La branche française de SNC-Lavalin représente près de 1.100 salariés.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 26 août 2016

Il a dit : Frédéric Augis, maire de Joué, chargé des transports à Tour(s) plus, se montre serein. « Ce retrait n'aura pas de conséquences. Cela ne doit effrayer personne. Nous aurons un nouveau contractant. L'aéroport reste capital dans le projet de métropole », assurait-il au micro de France Bleu Touraine.

Article intégral : www.lanouvelrepublique.fr

La Nouvelle République, 1^{er} septembre 2016

5 NOUVELLES DESTINATIONS À L'AÉROPORT DE CLERMONT FERRAND

A partir du 7 novembre, la capitale auvergnate se dote de 5 nouvelles destinations, toutes assurées par Fly Kiss. Strasbourg, Lille, Nice et Londres seront au programme des vols directs. Seule Brest sera proposée via Lille ou Strasbourg. Fly Kiss est une marque de la société slovène SiAvia, une filiale du groupe Enhance Aero connu dans la maintenance aéronautique. Pour mémoire, la compagnie avait annoncé un Lorient-Lyon abandonné finalement avant le décollage.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 9 Septembre 2016

PRIVATISATION DES AÉROPORTS : NICE REVIENT À L'ITALIEN ATLANTIA ET LYON À VINCI

La privatisation des aéroports de Lyon et Nice est tranchée. Bercy a choisi les repreneurs de sa participation de 60 % dans chacune des deux plates-formes aéroportuaires. Celle de Nice, le 3^e aéroport français, avec 12 millions de passagers, a pour « acquéreur pressenti » le consortium Azzurra formé par Atlantia, associé à EDF Invest et à l'aéroport de Rome. Ce dernier versera 1,22 milliard d'euros à l'État, la valorisation de l'aéroport de Lyon se faisant sur la base d'un ratio de 22 fois l'excédent brut d'exploitation. Le contrôle de l'aéroport de Lyon, le 4^e en France, avec 9 millions de passagers, revient lui à l'alliance formée par Vinci Airports, la Caisse des Dépôts et Predica (groupe Crédit Agricole). Le produit de cession s'élève à 535 millions d'euros, sachant que la valorisation de l'aéroport de Lyon a été établie sur la base de 21 fois l'excédent brut d'exploitation.

Le chiffre : Au total, l'État récupérera 1,7 milliard d'euros, la cession de ses titres devant intervenir à l'automne. La durée de la concession est limitée dans les deux cas. Elle court jusqu'à 2044 pour l'aéroport de Nice et 2047 pour celui de Lyon.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Anne Drif, Christophe Palierse), 28 juillet 2016

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ANNONCE UN NOUVEAU PLAN AUTOROUTIER POUR DÉBUT 2017

Le président de la République a profité de l'inauguration du 1^{er} chantier du plan de travaux autoroutiers signé entre l'État et les concessionnaires, pour annoncer le lancement d'un 2^{ème} plan de travaux. Aux termes du plan signé en 2015, les concessionnaires (Vinci, Eiffage, Abertis et Macquarie) vont investir 3,2 milliards d'euros en travaux d'extension et d'élargissement du réseau concédé, en contrepartie d'un allongement (2 ans et demi en moyenne) de la durée de leurs concessions. Cette 2^{nde} mouture couvrirait les besoins non intégrés par le premier plan.

Ils ont dit :

- ✓ « Il y a en France aujourd'hui 100 nouveaux projets qui appellent des investissements, pour améliorer la circulation périurbaine, autour de Paris, de Lyon, de Nice, de Toulouse, de Bordeaux ou de Nantes, pour améliorer la desserte des territoires et pour générer de la croissance et des emplois », a souligné Pierre Coppey.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Myriam Chauvot), 29 juillet 2016

- ✓ « Alors que les propositions de la FNAUT pour un 4^{ème} appel à projets de TCSP urbains sont ignorées, que le réseau ferré, en partie laissé à l'abandon, se contracte peu à peu, et que les grands travaux ferroviaires (lignes nouvelles, rocade fret de Lyon) sont bloqués, privilégier encore l'extension du réseau routier dénote une totale incompréhension des enjeux de la politique des transports », assène la FNAUT.

Article intégral : www.constructioncayola.com

Construction Cayola, 1^{er} août 2016

Info + : Les trois groupes autoroutiers ont chacun mis sur la table des dizaines de projets, d'un coût variant de quelques millions à plusieurs centaines, pour un total théorique largement supérieur à 10 milliards d'euros. Le montant final sera sans doute nettement plus faible, car le gouvernement va faire le tri sur l'opportunité de chaque dossier. Cette phase de sélection va se poursuivre durant le mois de septembre et devrait se prolonger par des échanges avec les collectivités locales concernées. Les arbitrages définitifs, qui seront rendus au plus haut sommet de l'État, sont évoqués pour novembre.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos, 6 septembre 2016

À voir : consultez la [carte des 30 chantiers programmés](#) sur les autoroutes de France

Le JDD, 17 septembre 2016

LA BATAILLE DU COVOITURAGE COURTE DISTANCE

Si Blablacar domine le segment du covoiturage longue distance, ce mode de transport ne prend pas en France pour les trajets du quotidien (domicile/travail, loisirs) malgré les incitations des entreprises. De nouvelles start-up françaises se lancent sur ce segment, comme Karos, Ecov ou Citigoo. Avec des approches innovantes et de grandes ambitions. Quels obstacles devront-elles surmonter pour conquérir ce marché ?

Article intégral et dossier complet : www.usine-digitale.fr

L'Usine Digitale (Sylvain Arnulf), 7 juillet 2016

BUS « MACRON »

L'ÉTÉ, C'EST EN CAR QU'ON VOYAGE

À Châteauroux, Bertrand Joubert boit du petit-lait. Le patron de Joubert Évasion assure, depuis mars dernier, une liaison biquotidienne Tours-Paris pour le compte de FlixBus. « En moyenne, on transporte 3.000 passagers par mois mais pendant l'été on est passé à plus de 4.000, voire 4.500 ». Clémentine Herbert confirme. Chargée du développement réseau de FlixBus France, elle explique qu'un 2^e opérateur assure, lui aussi, sur d'autres créneaux horaires, cette même liaison et que la fréquentation est, chez lui aussi, en hausse. Elle signale que Tours-Poitiers marche aussi très fort et évoque de nouveaux partenariats avec des autocaristes afin de mettre en service de nouvelles lignes au printemps. Même sentiment de satisfaction chez Isiline. Isabelle Pons évoque une augmentation du trafic de plus de 40 % entre juin et août. Chez Isilines, 4 lignes desservent Tours et on peut, à partir de Tours rallier vingt-trois destinations en France. « La majorité de nos voyageurs ont entre 26 et 50 ans. Les destinations les plus prisées par les voyageurs qui ne partent pas forcément de Tours mais qui au moins y passent sont, dans l'ordre Paris, Orly, Lyon et Nantes », explique Isabelle Pons qui annonce un Paris-La Rochelle via Tours du jeudi au dimanche. Isilines se trouvera donc directement en concurrence avec Ouibus qui a en effet décidé de pérenniser sa ligne Tours-La Rochelle. « Nous avons lancé cette ligne en juin uniquement pour la période estivale mais les résultats de l'été ont montré qu'elle avait un vrai potentiel à long terme ». Un phénomène qui ne concerne pas que Tours. « Sur les 19 destinations lancées pour l'été, 9 vont être conservées tout au long de l'année car elles ont été plébiscitées par les voyageurs ».

Le chiffre : 70 % des passagers de Ouibus ont moins de 35 ans. Cet été, la filiale de la SNCF affirme avoir transporté plus de 600.000 voyageurs sur 120 destinations différentes et annonce des destinations nouvelles, à partir de septembre parmi lesquelles figurent un Tours-Angers, un Tours-Rennes et un Tours-Angoulême.

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Philippe Samzun), 22 septembre 2016

DARBIER RECENTRE SON OFFRE D'AUTOCARS « LOW-COST » VERS BLOIS ET TOURS

Des voyages Montargis-Paris en car pour 5 euros. L'annonce avait de quoi allécher. Rapportée aux tarifs proposés par la SNCF (20 € sans réduction), l'offre du transporteur amillois Darbier promettait de faire un carton, que ce soit pour les étudiants ou les touristes. Mais 9 mois après son ouverture, la ligne Montargis-Paris a déjà disparu du catalogue : ils n'étaient qu'une poignée, parfois 2 ou 3 passagers dans les cars à chaque voyage. Comment expliquer ce qu'il convient d'appeler un échec ? Cyril Darbier a sa petite idée : « on n'a peut-être pas assez communiqué. Et le bouche à oreille n'a pas fonctionné », admet-il. Le transporteur a décidé de concentrer ses efforts sur une autre ligne directe, vers Blois et Tours, qui attire 20 à 30 passagers par voyage : « Là, on se sent plus utile », souligne Cyril Darbier, « d'autant que les liaisons ferrées n'existent pas sur ces lignes ». Un autre trajet régulier, de Montargis vers Bourges, devrait être mis sur pied prochainement. Plutôt que de venir concurrencer le train, comme elle en a le droit, la société gâtinaise a choisi d'aller sur un terrain vierge de liaison ferrée. « Là, on sera plutôt en concurrence avec Blablacar », explique le patron de Darbier, qui compte sur ses atouts (conducteurs formés, soute à bagages, etc.) pour séduire les voyageurs.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Jean-Baptiste Dos Ramos), 7 septembre 2016

ORLÉANS AU CARREFOUR DES LIGNES DE CARS LOW-COST

Les bus Macron ont peu à peu quadrillé l'Hexagone. Ils semblent aussi se plaire à Orléans, d'où l'on peut aller à Strasbourg, Lille, La Rochelle ou Montpellier, par exemple. « On est leader à Orléans, qui est une ville importante pour nous, explique Pierre Gourdain, directeur général de Flixbus. La ville est située sur la ligne Brive\Paris, via Limoges et Châteauroux. Mais aussi sur la ligne Paris\Toulouse. Avec un taux de remplissage supérieur à 60 % sur la première, et de 70 % sur la seconde. C'est beaucoup, et ça représente plusieurs centaines de clients par semaine, sur les deux lignes confondues ». Si Orléans est surtout une ville de transit, la société envisage d'en faire aussi un site de départs, vers l'ouest de la France. Avec une ligne directe pour la Normandie, notamment. Des liaisons vers Orly et Roissy sont aussi envisagées, moyennant entre 9 et 15 €, avec quelques étapes. « Orléans a un succès qui ne correspond pas à sa taille », précise le professionnel. Et ce sont les seniors (dès 55 ans) qui en profitent le plus. « Ils représentent un tiers des clients », ajoute Pierre Gourdain, dont la société, qui travaille avec des entreprises de transport locales, a été créée en septembre 2015, et emploie aujourd'hui 40 salariés.

Article intégral et cartographie: www.larep.fr

La république du Centre (Florent Buisson), 19 juillet 2016

Info + : regardez [la vidéo de France 3 Centre-Val de Loire](#) qui dresse un bilan après la 1^{ère} année d'exploitation de ces bus

LES AUTOCARS « MACRON » ONT TRANSPORTÉ 3,4 MILLIONS DE PASSAGERS EN 11 MOIS

Selon un bilan arrêté à fin juin et diffusé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaire et routières (ARAFER), 3,4 millions de voyageurs ont été transportés depuis la libéralisation du transport par autocar issue de la loi Macron du 7 août 2015. Au 2^e trimestre 2016, 1,5 million de passagers ont emprunté ces autocars (+46 % par rapport aux 3 premiers mois de l'année). 1.105 liaisons étaient commercialisées fin juin (+29 %). Le régulateur du rail et de la route s'appuie sur les données collectées auprès des cinq principaux opérateurs du marché (Ouibus, Isilines, FlixBus, Starshipper, Megabus). L'ARAFER a dénombré 895 liaisons (+4 % par rapport à la fin du 1^{er} trimestre 2016) sur le périmètre des cinq principaux opérateurs. 150 villes étaient desservies à la fin mars 2016. Elles sont désormais 193, dont 61 nouvelles dessertes. Le classement des liaisons les plus empruntées n'a pas changé : Lille-Paris arrive toujours en tête avec 96.200 passagers transportés au printemps, suivie de Lyon-Paris (94.000 passagers) et de Paris-Rouen (62.400 passagers). Mais par rapport au 1^{er} trimestre, les liaisons Lyon-Paris et Paris-Rouen ont connu des hausses de fréquentation plus fortes que Lille-Paris.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.Info (Anne Lenormand), 5 septembre 2016

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités, 13 septembre 2016

Info + : Une étude du Commissariat Général au Développement Durable sur [la demande de transports à l'horizon 2050](#) évalue qu'à terme, les autocars pourraient représenter 3,4 % des déplacements longue distance internes à la France (8,9 Mds voy.km en 2050).

PREMIÈRES SUPPRESSIONS D'EMPLOIS DANS LES CARS MACRON

La société de transport par autocar Megabus a annoncé l'arrêt prochain de son contrat de sous-traitance avec Flixbus France, son unique client, ouvrant une période d'incertitude pour cette entreprise. Megabus, filiale du groupe de transports britannique Stagecoach, avait cédé fin juin toutes ses activités en Europe continentale à l'allemand Flixbus. Depuis, le repreneur a mené « un travail d'optimisation qui est terminé », a confirmé Pierre Gourdain, directeur de Flixbus France. Nous avons donné la priorité à nos partenaires sur nos lignes françaises ». La fin prochaine de ce contrat a conduit les dirigeants de Megabus à engager « une procédure d'information et de consultation de ses représentants du personnel, portant sur le devenir de son activité ». La société exploite 34 autocars et emploie 170 salariés à Bordeaux, Lille, Lyon, Nantes et Paris. Megabus pourrait aussi se tourner vers les concurrents de Flixbus, Ouibus (filiale de la SNCF) et Isilines (filiale de Transdev) qui ont également recours à des sous-traitants.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos, 9 septembre 2016

FlixBUS NE DESSERVIRA PAS GUÉRET CET HIVER

Les autocars Macron vont-ils connaître un premier reflux en termes de dessertes voire de liaisons ? Flixbus vient de suspendre la desserte de Guéret entre Bordeaux et Lyon. En cause, un nombre de voyageurs insuffisant pour cet hiver, « en dessous du seuil de rentabilité, explique le directeur général de Flixbus France Pierre Gourdain. On constatait une chute très abrupte des réservations pour le mois de septembre. Dans ces cas là, on prend les cars pour les mettre ailleurs, là où ils seront mieux utilisés ». Néanmoins, Pierre Gourdain indique que la desserte de Guéret a très bien fonctionné cet été avec au total 1.500 passagers ayant emprunté un bus au départ de la ville depuis l'ouverture en mars 2016. Flixbus était la seule compagnie d'autocar longue distance à proposer cet arrêt. Flixbus rappelle que ses activités ne sont pas subventionnées et qu'elles doivent répondre à un impératif de rentabilité. Les défenseurs du service public, et du train en particulier, n'ont pas manqué d'ironiser sur cette nouvelle.

Il a dit : « C'est une petite ville où les bus marchent très bien mais Guéret est un peu trop petite et un peu trop en dehors des grands axes de transport », souligne Pierre Gourdain d'où une perte de temps pour les passagers qui se rendent dans les grandes agglomérations.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 6 septembre 2016

Le chiffre : 28 % des usagers Flixbus ne sont pas satisfaits des arrêts d'autocar. L'opérateur d'autocar longue distance, qui a transporté 1,6 million de passagers dans l'hexagone depuis sa création, a réalisé une enquête de satisfaction en ligne auprès de ses clients dans les 18 pays où l'entreprise est implantée, pour connaître leur avis sur la qualité et l'équipement des 560 dessertes de son réseau (gares routières et simples arrêts). Que demandent les clients Flixbus ? 42 % font de la présence d'abris, une priorité. Viennent ensuite les points d'informations (37 %), les places assises (35 %), la présence de toilettes (30 %). Parmi les arrêts les moins bien notés figure celui de Bourges.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités, 19 août 2016

RALENTISSEMENT DES MISES EN CHANTIER EN CE MILIEU D'ANNÉE

27.158 m² d'entrepôts ont été mis en chantier au 2^e trimestre, portant à près de 72.000 m² le cumul de nouvelles surfaces de stockage en région en 6 mois. Un volume supérieur à celui constaté l'an dernier à la même époque.

70 % de ces créations sont concentrées dans les départements d'Eure-et-Loir et du Loiret. Après le chantier de plus de 22.000 m² à Poupry (Eure-et-Loir) lancé au 1^{er} trimestre, le Loiret comptabilise la mise en route de 12.372 m² à Gidy, ce trimestre. Après avoir démarré l'année en douceur avec moins de 100 m² de nouvelles surfaces au 1^{er} trimestre, le Cher prend la 2^e place du podium trimestriel grâce notamment à la mise en chantier de près de 4.000 m² d'entrepôts à Aubigny-sur-Nère.

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.

Mise en chantier d'entrepôts Avril - Juin 2016	
Loiret	14.171
Cher	5.178
Indre-et-Loire	4.089
Eure-et-Loir	2.637
Indre	543
Loir-et-Cher	540
Centre-Val de Loire	27.158 m²
- Premier trimestre : 44.655 m ²	

Entrepôts commencés entre janvier et juin 2016 en Centre-Val de Loire : 71.813 m²

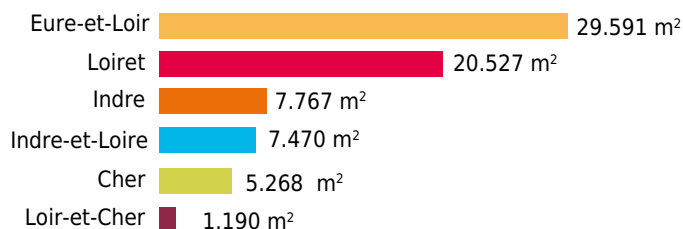


Illustration : CCI Centre-Val de Loire

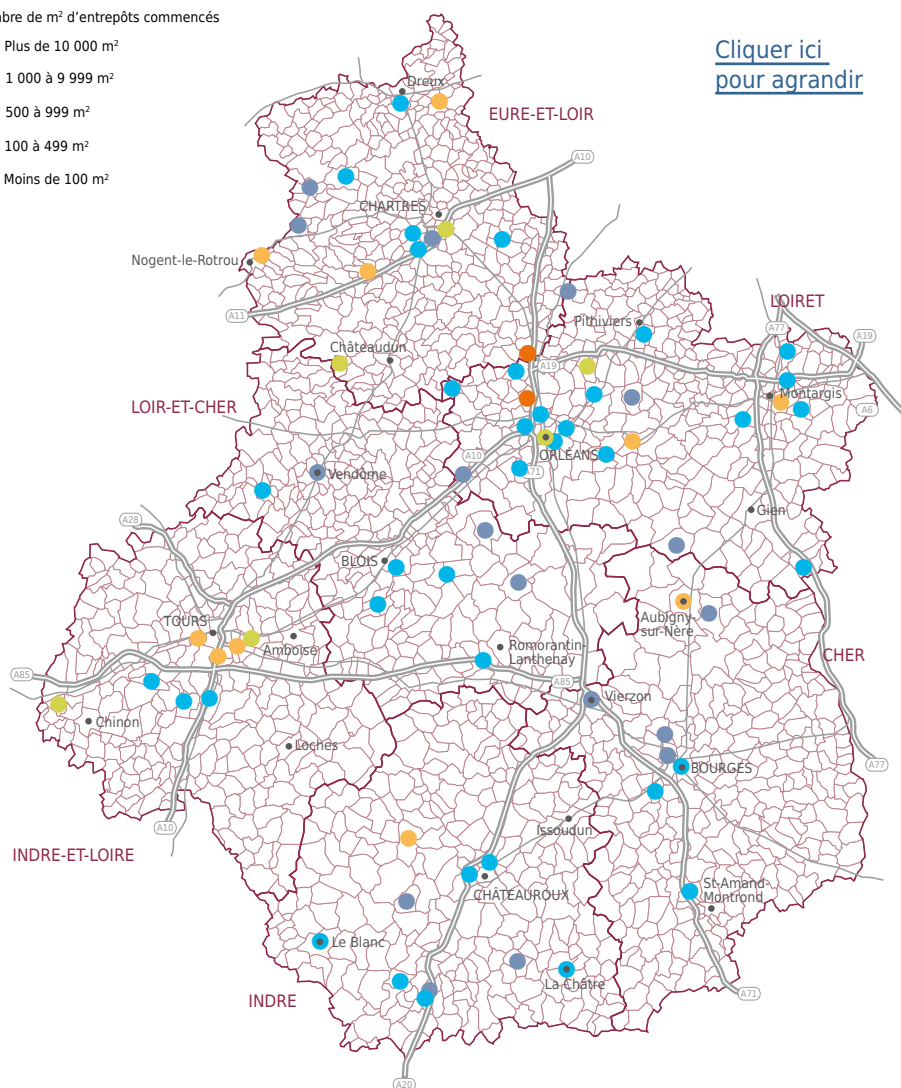
Info + : Consultez les archives sur www.centre.cci.fr

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

Nombre de m² d'entrepôts commencés



[Cliquer 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^{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.

C'EST FAIT, LE NOM DES 12 NOUVELLES RÉGIONS A ÉTÉ OFFICIAISÉ

Le nom des 7 nouvelles grandes régions, issues de la réforme territoriale, est entériné au Journal officiel. La réforme a réduit le nombre de régions métropolitaines qui passent de 21 à 12, via la fusion de certaines d'entre elles. 7 décrets officialisent le nom définitif de ces régions ainsi que les nouveaux chefs-lieux.

Article intégral, carte et nouveaux logos : www.20minutes.fr

20 minutes.fr, 29 septembre 2016

LES PAYS SE MUENT DOUCEMENT EN PÔLE TERRITORIAL

Qu'ils soient « pays », « Pôles d'Équilibre Territoriaux et Ruraux » (PETR) hérités de la loi du 27 janvier 2014 ou encore « contrats de développement durable » propres à la région Rhône-Alpes : la France compte pas moins de 365 « territoires de projets », selon le [panorama 2016 des pôles territoriaux](#) et des pays dressé par l'ANPP (Association Nationale des Pôles territoriaux et des Pays). Ensemble, ils couvrent 80 % du territoire national avec 85.426 habitants en moyenne. La taille moyenne d'un territoire de projets est de 1.250 km², mais avec des écarts allant de 1 à 4 selon les régions. Ils sont ainsi 4 fois plus grands en moyenne dans des régions telles que la Haute-Normandie et le Nord-Pas-de-Calais par rapport à l'Aquitaine, l'Auvergne ou la Bourgogne. Les territoires de projets comptent un peu plus de 80 communes, contre 84 l'an dernier, une baisse qui s'explique « largement par la réorganisation territoriale engagée par les EPCI » et aussi par la création de communes nouvelles ou l'extension des périmètres d'agglomération. Mais là encore, les écarts sont très importants et vont de 11 communes à 380 pour le Pays du Grand Amiénois, dans les Hauts-de-France. Du fait des regroupements, le nombre d'intercommunalités par pays a diminué, passant de 5,13 à 4,74. Phénomène qui va s'accélérer avec les nouveaux schémas départementaux de coopération intercommunale au 1^{er} janvier 2017.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info, 19 septembre 2016

LES FRACTURES TERRITORIALES SE CREUSENT EN FRANCE

Un document publié par France Stratégie, l'organisme de réflexion et d'expertise rattaché au premier ministre, montre que les inégalités territoriales se sont creusées entre 2000 et 2013. Les métropoles, Paris en particulier, concentrent l'activité à haute valeur ajoutée et les populations qualifiées. Le Nord-Est et le Centre ont notamment décroché par rapport au reste du pays. Les villes moyennes et les territoires peu denses se fragilisent.

Article intégral et infographie : www.lemonde.fr

Le Monde (Patrick Roger), 7 juillet 2016

Info + : [Dynamiques et inégalités territoriales - enjeux](#)

Document de France Stratégie, Juillet 2016

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL : LES « NAVETTEURS » DE PLUS EN PLUS NOMBREUX

Deux personnes sur trois quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler, selon une étude de l'Insee. Selon le recensement de la population, 16,7 millions de personnes travaillaient en 2013 en dehors de la commune où elles vivaient. Entre 1999 et 2013, la part de ces « navetteurs » a augmenté de 6 points, passant de 58 % à 64 % et cette hausse a été particulièrement forte dans les territoires les moins denses. La proportion de navetteurs est supérieure à la moyenne nationale dans le Nord-Pas-de-Calais-Picardie (71 %) et en Île-de-France (69 %), deux régions très urbaines. Elle est également très élevée en Normandie, dans le Grand-Est et dans le Centre-Val de Loire, beaucoup d'habitants de ces régions travaillant dans l'aire urbaine de Paris. Elle est par contre plus réduite en Provence-Alpes-Côte d'Azur (47 %), Corse (41 %) et Guyane (33 %) en raison de la proximité des emplois, de l'insularité ou de la grande superficie des communes.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Anne Lenormand), 5 juillet 2016

Info + : consultez l'[étude de l'Insee](#)



Votre réseau des CCI en région

LES ÉLECTIONS DANS LES CCI

DU 20 OCTOBRE AU 2 NOVEMBRE 2016

Entrepreneurs, votez sur

www.jevote.cci.fr ou par courrier

renseignements sur www.centre.cci.fr



POUR LE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE
JE NE VOIS
QU'UN
VOTE