

L'ESSENTIEL

territoires & mobilités

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

ÉDITO

2017, année de la mobilité intelligente ?

Notre équipe qui vous propose chaque trimestre cette newsletter, vous présente ses meilleurs vœux pour 2017.

Cette nouvelle année devrait être celle du changement, de l'intelligence collective et de l'action sur le terrain.

Côté changement, la newsletter Aménagement s'appellera désormais L'Essentiel Territoires & Mobilités. Au-delà de la forme qui harmonise sa présentation avec celle des newsletters comme L'Essentiel du Commerce et L'Essentiel du Tourisme, il s'agit aussi de refléter l'évolution des tendances en matière d'aménagement.

Si la question des infrastructures de transport reste essentielle, la dimension mobilité est de plus en plus présente dans la réflexion, englobant à la fois les déplacements sur longue et courte distance, sans se focaliser sur le mode de transport en lui-même.

La mise en avant des territoires, dans leur diversité, n'est pas neutre non plus : leur développement, leur irrigation, leur attractivité, tout cela passera par une mobilité fluidifiée... et intelligente ! Au demeurant, le thème de la mobilité intelligente s'impose de manière croissante dans les débats comme en témoigne le colloque organisé par l'Observatoire Régional des Transports du 3 novembre dernier à Orléans (voir en page 2). On y retrouve l'intégration des nouvelles technologies qui impacte la mobilité et son économie (les succès de Waze, Uber, BlablaCar ou Google Maps en sont les meilleurs exemples et sacralisent la « data »), mais aussi l'intermodalité et l'évolution des comportements sociétaux.

Les table-rondes et ateliers organisés sur ces sujets ont fait la part belle aux véhicules connectés, aux vélos en libre-service ou au covoiturage. Mais le train fut le grand absent de ces débats et cela quel que soit le type de transport (voyageurs ou marchandises). Peut-on en conclure pour autant un moindre intérêt de nos concitoyens pour le train parce qu'il n'offre pas encore assez de souplesse et d'innovations notamment pour les nouvelles générations ?

C'est pourquoi, seule l'action sur le terrain permettra de limiter les effets inévitables d'attentisme et d'annonces des années électorales en matière de mobilité et d'aménagement des territoires.

Bien évidemment nos futurs élus dans leurs programmes électoraux vont proposer des orientations sur ces thématiques. Les médias s'en feront l'écho. Gageons que l'intelligence collective sera et devra être au rendez-vous !

Politique des transports

- Financement des infrastructures : nouvelles précisions d'Alain Vidalies.....2
- Le Parlement européen vote l'ouverture progressive du marché du rail à la concurrence.....2
- Nouveau directeur territorial SNCF Réseau.....2

Ferroviaire

- Riffi entre le Centre-Val de Loire et l'Auvergne autour du projet de TGV.....3
- L'État précise le sens de la règle d'or : SNCF Réseau ne financera plus les LGV3
- TET : la Région Centre-Val de Loire va reprendre trois lignes3
- La réouverture de la ligne SNCF Chartres-Voves : 25 km en 20 ans, un train de sénateur3
- Orléans-Châteauneuf presque sur les rails malgré des questions encore en suspens3
- Ligne POLT : « Ça évolue bien »4
- 830 km de petites lignes ferroviaires sauvées en Auvergne-Rhône-Alpes.....4
- Alain Vidalies ne renonce pas à lancer l'appel d'offres pour des rames TET4
- Voie ferrée Centre Europe Atlantique : priorité au fret ou bien au TGV ?5
- Un plan d'action gouvernemental pour la relance du fret ferroviaire.....5
- SNCF Réseau relance le projet Nantes-Rennes5
- CDG Express : avis favorable de l'enquête publique mais sous conditions5

Mobilité urbaine

- Keolis met en service le téléphérique de Brest.....6
- Ligne de tram ou de BHNS ? Une étude répond aux questions des élus.....6

Aérien

- L'aéroport de Tours poursuit sa croissance : + 6 %7
- Salade niçoise autour des vols Châteauroux-Nice7
- La privatisation des aéroports de Nice et Lyon est bouclée.....7
- L'aéroport de Caen reste sous le giron de la CCI Caen-Normandie7

Routier

- La section orléanaise de l'A10 à l'étude8
- Avis favorable pour la concession de l'A45.....8
- Avec Popcar, Avignon marie covoiturage et transport public8
- Les cars Macron ne font qu'une concurrence limitée à la SNCF8
- Flixbus aura transporté 30 millions de voyageurs en Europe 2016.....8

Logistique

- Le Loir-et-Cher dope la construction d'entrepôts au troisième trimestre 2016.....9

Aménagement du territoire

- Le 1^{er} janvier prochain, l'intercommunalité présentera un nouveau visage10
- Zones blanches, zones grises : le guichet unique France Mobile est lancé10
- La Commission européenne valide le plan France Très Haut Débit10

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES : NOUVELLES PRÉCISIONS D'ALAIN VIDALIES

Il manquera à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) 800 millions d'euros par an pour financer les infrastructures programmées dans les prochaines années, a affirmé le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, au cours d'un débat au Sénat sur l'avenir du transport ferroviaire. Ces 800 millions d'euros correspondent aux recettes de l'écotaxe, abandonnée il y a deux ans par le gouvernement. « La TICPE (taxe sur le gazole) rapporte 1,1 milliard d'euros dont on ne retrouve que 735 millions dans le budget de l'AFITF », a souligné le secrétaire d'État, estimant qu'il « y aurait une certaine cohérence à donner à l'AFITF l'ensemble des ressources qui s'inscrivent dans le report modal ». Alain Vidalies a souligné que les contrats de performance entre l'État et la SNCF, inscrits dans la loi de réforme ferroviaire de 2014, sont « en cours de finalisation ». Ces contrats d'une durée de dix ans, avec actualisation tous les trois ans, sont très attendus car ils doivent fixer une trajectoire financière et des objectifs de performance, et redonner à l'État son rôle de « stratège ». « Ils sont précis et intègrent des engagements de progrès, de performance économique et opérationnelle, en vue de la modernisation du service public ferroviaire », a assuré Alain Vidalies.

Le chiffre : En 2017, 2,6 milliards d'euros seront affectés à la restructuration du réseau.

Il a dit : « Il faudra probablement maintenir cet effort pendant 8 à 10 ans, et j'espère que ça sera fait, pour remettre à niveau notre réseau. (...) Soit cet effort sera maintenu, soit on fermera des lignes », a prévenu le secrétaire d'État aux Transports.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Anne Lenormand), 28 novembre 2016

LE PARLEMENT EUROPÉEN VOTE L'OUVERTURE PROGRESSIVE DU MARCHÉ DU RAIL À LA CONCURRENCE

Le Parlement européen a entériné, le 14 décembre 2016, le « quatrième paquet ferroviaire » de l'UE, qui ouvre la voie à une ouverture progressive du marché à la concurrence. Les eurodéputés de droite sont satisfaits, la gauche critique l'absence d'assurance de transfert de personnel obligatoire en cas de changement d'opérateur. Pour les services commerciaux de transport de passagers, les nouveaux entrants pourront opérer à partir de 2020. A partir de 2023, les autorités devront procéder à des appels d'offre ouverts à toutes les entreprises ferroviaires de l'UE pour les contrats de service public (Les TER en France). Toutefois, il sera possible, sous certaines conditions, pour les pouvoirs publics d'attribuer directement les contrats de service public, sans passer par un appel d'offre concurrentiel. La nouvelle réglementation précise également les règles d'indépendance des gestionnaires d'infrastructures, qui devront octroyer un accès non discriminatoire aux opérateurs ferroviaires et éviter les conflits d'intérêt. Les usagers du rail vont bénéficier « de meilleurs services à des prix plus bas grâce à une concurrence accrue », a souligné un des rapporteurs sur le sujet l'eurodéputé Wim Van de Camp, dans un communiqué.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 14 décembre 2016

PUBLICATIONS

✓ [Synthèse du colloque de l'ORT sur la mobilité intelligente](#)

ORT Centre-Val de Loire, 3 novembre 2016

✓ [Les infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans](#)

Commissariat général au développement durable, Décembre 2016

✓ [Transports routiers de marchandises au troisième trimestre 2016](#)

Commissariat général au développement durable, Décembre 2016

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

Commissariat général au développement durable, Décembre 2016

✓ [La messagerie au troisième trimestre 2016](#)

Commissariat général au développement durable, Décembre 2016

✓ [La mobilité à longue distance des Français en 2015](#)

Commissariat général au développement durable, Novembre 2016

✓ [Les chauffeurs routiers du transport de marchandises pour compte propre](#)

Commissariat général au développement durable, Novembre 2016

✓ [Le transport ferroviaire de marchandises en 2015](#)

Commissariat général au développement durable, Octobre 2016

✓ [Emploi salarié et marché du travail dans les transports au deuxième trimestre 2016](#)

Commissariat général au développement durable, Octobre 2016

✓ [La conjoncture des transports recule au deuxième trimestre 2016](#)

Commissariat général au développement durable, Octobre 2016

✓ [La durée de service des conducteurs routiers de fret poids lourds en 2015](#)

Commissariat général au développement durable, Octobre 2016

NOMINATIONS

NOUVEAU DIRECTEUR TERRITORIAL SNCF RÉSEAU

Jean-Luc Gary devient le nouveau directeur territorial SNCF Réseau pour la région Centre-Val de Loire, succédant à Emmanuel Laurent. Il aura pour mission de représenter le gestionnaire d'infrastructures auprès des institutions et des entreprises ferroviaires locales et garantir la bonne conduite des projets régionaux sur le réseau.

La Lettre Valloire, 26 octobre 2016

LGV

RIFIÉ ENTRE LE CENTRE-VAL DE LOIRE ET L'Auvergne AUTOUR DU PROJET DE TGV

Le « quasi-consensus » pour le scénario Ouest constaté à la fin du débat public n'existe plus. Le dernier comité de pilotage n'a pu que le constater. Le 25 octobre dernier, le maire et président de l'agglomération de Clermont-Ferrand, Olivier Bianchi, a tapé du poing sur la table : « Ce n'est pas parce qu'on est déçu qu'il faut à chaque fois remettre en cause une étude... La Région Centre-Val de Loire ne peut pas tout bloquer parce que le tracé Médián ne lui va pas ». Le motif de cette mauvaise humeur ? La Région Centre-Val de Loire n'a pas dit si elle comptait contribuer à la nouvelle étude lancée par l'État pour trancher entre scénario Ouest et Médián. Le coût est de 500.000 euros pris en charge pour moitié par l'État, les régions traversées devant régler l'autre partie. Les deux collectivités sont sur des voies parallèles depuis que Clermont est revenu sur sa position. Elle s'était prononcée pour le tracé Ouest à l'issue du débat public, puis s'est saisie de l'aiguillage tendu par SNCF Réseau pour rejoindre le tracé Médián. C'est le scénario privilégié depuis le départ par la SNCF pour offrir une alternative à la saturation de la LGV Paris-Lyon. Mais aussi maintenant par les Régions Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Philippe Abline), 7 novembre 2016

TER & TET

TET : LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE VA REPREDRE TROIS LIGNES

Le Centre-Val de Loire deviendra l'autorité organisatrice de : Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges-Montluçon et Paris-Montargis-Nevers au 1^{er} janvier 2018. L'accord « nous donnera tous les leviers pour améliorer ces lignes structurantes pour notre territoire. Nous allons mettre en place une gestion de proximité plus souple, plus réactive et appuyée sur du matériel neuf plus performant », déclare François Bonneau. L'État s'engage à financer le renouvellement du matériel roulant et les investissements d'infrastructure nécessaires à la réalisation d'ateliers de maintenance de ces rames à hauteur de 20 millions d'€. Il versera une contribution de fonctionnement à la Région. Cinq autres accords ont été conclus avec les Régions Normandie, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine, Hauts-de-France et Occitanie.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 20 décembre 2016

Info + : [La révolution discrète des trains Intercités](#)

Les Échos, 26 décembre 2016

LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE SNCF CHARTRES-VOVES : 25 KM EN 20 ANS, UN TRAIN DE SÉNATEUR

La ligne de voyageurs Chartres-Orléans est enfin réouverte, mais seulement sur la partie Chartres-Voves. Les travaux ont été financés à hauteur de 71,7 millions d'€ par la Région et l'État. Ce chantier permet de faire circuler 3 allers-retours chaque jour, avec des correspondances vers Châteaudun et Tours.

Info + : Ce tronçon de 25 km permettra également aux trains de fret de circuler à 100 km/h, contre 50 aujourd'hui, pérennisant ainsi le fret ferroviaire en Beauce, en particulier, le transport de céréales vers le port de Rouen.

Article intégral : www.magcentre.fr

Mag Centre, 7 décembre 2016

L'ÉTAT PRÉCISE LE SENS DE LA RÈGLE D'OR : SNCF RÉSEAU NE FINANCERA PLUS LES LGV

Pas de désendettement de SNCF Réseau (44 milliards d'euros de dette à fin juin 2016), mais pas de nouvel endettement causé par les futures LGV. Alain Vidalies a explicité le sens de la future règle d'or devant les sénateurs : « On ne fait plus financer par Réseau (...) la construction de lignes nouvelles », a précisé le secrétaire d'État aux Transports. Celui-ci a souligné l'effet mécanique des décisions prises sous le quinquennat Sarkozy de faire cofinancer quatre LGV par le gestionnaire du réseau (5 milliards d'euros de dette supplémentaire). Quid des LGV en gestation ? « Soit on trouvera une autre solution, soit ça ne se fera pas », a-t-il insisté. Ce changement de pied aura des conséquences importantes sur les prochains projets, et notamment sur la poursuite de la LGV au-delà de Bordeaux. Pour ces lignes, « ce sont donc l'État et les collectivités locales qui devront prendre en charge la part que SNCF Réseau n'apportera donc pas ». Le cofinancement des LGV continuera d'être porté par l'Union européenne lorsqu'un projet a une dimension transfrontalière, par les collectivités locales et par l'État, via l'AFITF, pour autant que les ressources de l'Agence soient sensiblement augmentées.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Marc Fressoz), 6 octobre 2016

ORLÉANS-CHÂTEAUNEUF PRESQUE SUR LES RAILS MALGRÉ DES QUESTIONS ENCORE EN SUSPENS

La Région Centre-Val de Loire et la SNCF ont lancé une campagne de communication sur le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans-Châteauneuf. La campagne d'information (www.orleans-chateauneufsurloire.fr) est le premier maillon d'une longue chaîne de procédures qui doit aboutir à une Déclaration d'Utilité Publique préalable au lancement des travaux. Maître d'ouvrage, la Région voit dans cette réouverture plusieurs enjeux : le transport quotidien de 7 à 8.000 personnes et donc le désengorgement de l'Est de l'agglomération, la préservation de l'environnement et moins de pollutions. Mais aussi un enjeu économique avec la réactivation du fret et le soutien à des entreprises comme LSDH à Saint-Denis-de-l'Hôtel. Sur 27 km, cette ligne desservira 6 communes depuis la gare d'Orléans Centre jusqu'à Châteauneuf avec chaque jour 20 trains dans chaque sens qui circuleront à 100 km/h. Le projet est chiffré à 193 millions d'€ dont 40 apportés par l'Europe.

Le calendrier : Enquête d'utilité publique à l'automne 2017 et DUP en 2018. Début des travaux en gare d'Orléans en 2018 puis en 2020 sur la ligne pour espérer une ouverture fin 2021.

Article intégral : www.magcentre.fr

Mag Centre (Jean-Jacques Talpin), 26 novembre 2016

LIGNE POLT : « ÇA ÉVOLUE BIEN »

L'association Urgence Ligne POLT a interpellé le président de la République, dans un courrier, pour faire suite à sa déclaration sur l'hypothèse du barreau LGV Limoges-Poitiers [voir [Info +](#) du 11 octobre 2016 ci-dessous]. François Hollande avait en effet proposé de « remettre l'ensemble du sujet au clair ». Une déclaration jugée ambiguë, alors que le Conseil d'État avait rejeté la DUP du projet. Urgence Ligne POLT a interpellé le chef de l'État sur « des éléments nouveaux qui n'ont jamais été pris en compte par les différentes études engagées depuis 15 ans ». Elle s'appuie ainsi sur la volonté de la SNCF de doubler l'actuelle LGV Paris-Lyon, et sur la désignation d'un préfet coordonnateur pour approfondir l'étude pour le tracé Ouest de la future LGV POCL, « le plus susceptible à la fois de mieux desservir un maximum de territoires mais aussi de permettre un raccordement de la ligne POLT à hauteur de Châteauroux ou Vierzon ». Autre élément avancé : le rapport Duron de 2015, qui indique qu'« une vision ambitieuse pour la ligne POLT serait de nature à apporter une réponse aux besoins de mobilité exprimés par l'ensemble des agglomérations et territoires traversés par la ligne ». Enfin, l'association estime que la décision de conforter l'usine Alstom de Belfort par la commande de rames de TGV serait l'occasion de faire bénéficier la ligne POLT de ces nouvelles rames. Prochaine échéance très attendue par l'association et sa cousine, TGV Grand Centre Auvergne : une rencontre avec le sénateur Michel Delebarre, nommé par Manuel Valls « chargé de mission temporaire pour améliorer l'accessibilité de Limoges, du Limousin et des territoires limitrophes ».

Il a dit : « Ça évolue bien. Maintenant qu'on sait qu'on est écouté, il faut pousser le bouchon jusqu'au bout ! », veut croire Jean-Claude Sandrier, président de l'association.

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Jean-Sébastien Le Berre), 15 décembre 2016

Info + : 1,5 MILLION D'EURO DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE POUR LE POLT

Les élus de Nouvelle-Aquitaine ont alloué dans le cadre du contrat de plan État-Région 2015-2020, 1.496.026 euros à la modernisation de la ligne POLT.

Le Berry Républicain, 13 octobre 2016

Info + : François Hollande déterre la LGV Poitiers-Limoges

La Nouvelle République (Baptiste Bize), 11 octobre 2016

830 KM DE PETITES LIGNES FERROVIAIRES SAUVÉES EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Un audit de SNCF Réseau condamnait 1.050 km de voies ferrées d'ici à 10 ans, sur des lignes secondaires. Un plan de sauvetage présenté par le président d'Auvergne-Rhône-Alpes permettra d'en maintenir finalement 830, grâce à un investissement de 264 millions d'€ sur cinq ans. Il est soutenu par la Région, SNCF Réseau, l'État et diverses collectivités locales. Une partie reste à financer dans la clause de revoyure du Contrat de Plan État-Région en 2017. Le choix des lignes maintenues s'est opéré en fonction du trafic d'usagers quotidiens qui utilisent ce mode de transport pour se rendre au travail. La ligne Volvic-Mont-Dore a également été sauvée, mais pour le fret seulement.

Il a dit : « Nous voulons lutter contre l'auto-solisme et favoriser le report modal », explique Patrick Mignola, vice-président aux Transports d'Auvergne-Rhône-Alpes, qui souligne combien le rail est le moyen de transport des moins riches et un facteur d'aménagement du territoire pour lutter contre la dévitalisation des zones rurales. « Valence-Livron-Die, ce n'est que 600 passagers quotidiens, mais le risque est grand de laisser mourir une ville à petit feu si on ferme la gare ».

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Léa Delpont), 15 novembre 2016

ALAIN VIDALIES NE RENONCE PAS À LANCER L'APPEL D'OFFRES POUR DES RAMES TET

Le récent choix de l'État de commander sans appel d'offres 15 TGV Duplex qui feront office de Trains d'Équilibre du Territoire ne devrait finalement pas faire complètement dérailler la politique initiale du ministère des Transports. « Nous allons lancer dans quelques temps l'appel d'offres à destination des constructeurs pour la commande de rames TET », confirme le cabinet du secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies. « Mais le périmètre du marché sera restreint à la fourniture de rames pour deux lignes structurantes au lieu des trois prévues à l'origine ». Autrement dit, des TGV devant remplacer les Corail sur Bordeaux-Marseille, la commande à venir visera donc à équiper Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Restera pour l'AFITF à être capable de faire face à ces engagements financiers. Car c'est l'agence qui sera amenée à régler la facture des trains commandés par l'État. Or, les engagements ne cessent de s'accumuler. Lorsque les 30 Régiolis seront commandés, ajoutés aux 15 TGV, l'investissement s'élèvera à près de 1 milliard d'euros.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Marc Fressoz), 16 octobre 2016

VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE : PRIORITÉ AU FRET OU BIEN AU TGV ?

Un débat public se tient, en Bourgogne, jusqu'en mars 2017 à propos du projet de Voie Ferrée du Centre Europe Atlantique (VFCEA). « Le projet prévoit à la fois la modernisation et l'électrification des 160 km de ligne existante entre Nevers et Chagny et la création d'une virgule d'environ 5 km afin de permettre l'interconnexion TER-TGV et la réalisation d'une gare de correspondance à hauteur de la gare du Creusot-Montchanin », expose Ilaria Casillo, la présidente de la Commission Particulière du Débat Public. « Mais, le prochain Contrat de Plan État-Bourgogne-Franche-Comté réserve une enveloppe de 300 millions d'euros à VFCEA, qui ne sera pas suffisante pour aller dans les deux directions. Il faudrait près de 600 millions et peut-être davantage pour faire la totalité. Le débat public est donc destiné à demander au public : que préférez-vous ? » A l'issue des différentes rencontres, la commission devra remettre son compte-rendu dans les deux mois. SNCF Réseau, le maître d'ouvrage aura trois mois pour rendre sa décision et éventuellement amender son projet.

Ils ont dit :

- ✓ « Tout le monde dit oui à VFCEA mais pas oui à la même chose. La Nièvre dit oui à l'électrification pour des raisons de désenclavement ferroviaire et de meilleures liaisons TER, la communauté du Creusot demande plutôt la création de la virgule et d'une gare d'interconnexion TER-TGV. Et au-delà du voisinage de la ligne, le port de Nantes et surtout de la Rochelle sont très demandeurs de la modernisation de Nevers-Chagny », résume Ilaria Casillo.
- ✓ Si l'enveloppe dépasse les 300 millions d'euros prévus, « il faudra trouver d'autres partenaires comme l'Europe ou les Régions limitrophes car c'est un projet d'intérêt national et international », estime Abdelkrim Amoura, directeur territorial Bourgogne-Franche-Comté de SNCF Réseau.

Info + : La VFCEA consiste à relier la façade atlantique de l'Europe à l'Europe Rhénane et Centrale, ainsi que les axes européens Nord-Sud de transport de marchandises. Le projet n'avait pas été classé en tête des priorités par la Commission Mobilités 21. Sa mise en service est envisagée à l'horizon 2025.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicites (Marc Fressoz), 16 décembre 2016

UN PLAN D'ACTION GOUVERNEMENTAL POUR LA RELANCE DU FRET FERROVIAIRE

Le gouvernement a présenté son plan de relance du fret. Il prévoit une augmentation des péages de 4,6 % par an pendant 10 ans pour les aligner sur les coûts réels. En contrepartie, SNCF Réseau devra améliorer sa qualité de service. Pendant cette période, l'État continuera de compenser le manque à gagner pour SNCF Réseau. « Les engagements ne sont pas suffisants sans une amélioration significative de la qualité de service de SNCF Réseau », a réagi l'Association Française du Rail, qui réunit les concurrents privés de la SNCF. En revanche, les opérateurs privés se sont félicités de la prolongation jusqu'en 2020 de l'aide publique de 10 millions d'€ par an pour la rénovation des voies « capillaires » (utilisées uniquement pour le fret). L'AFRA a également salué la reconduction en 2018 de l'aide de 10 millions par an au « transport combiné » (rail-route), mais a jugé « insuffisant » l'investissement de 20 millions d'€ consacré à des travaux de réduction du bruit des trains de fret en circulation.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicites et AFP, 7 octobre 2016

SNCF RÉSEAU RELANCE LE PROJET NANTES-RENNES

Économie, universités, recherche... Nantes et Rennes ne cessent de renforcer leurs liens. Pourtant, il faut encore 1h14 en train, au mieux, pour rejoindre les deux villes, distantes de seulement 110 km. Cela explique pourquoi, entre les deux capitales régionales, la part modale du train ne dépasse pas 5 %. La voiture est largement souveraine. Johanna Rolland et Nathalie Appéré, les maires des deux villes, rêvent d'une jonction ferroviaire en 45 mn, desservant au passage l'éventuel aéroport de Notre-Dame-des-Landes. C'est l'un des objectifs du projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays-de-la-Loire pour lequel SNCF Réseau lance une nouvelle phase de concertation. Le projet embrasse beaucoup plus large, puisqu'il porte également sur l'accessibilité de la pointe bretonne, ou comment placer Brest et Quimper à 3 h de Paris (un gain de 10 mn), ce que ne permet pas la nouvelle LGV. Il s'agit aussi de renforcer le réseau intervilles et de dégager des possibilités à long terme d'évolution du cercle ferroviaire desservant les villes du pourtour breton, Nantes comprise.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Emmanuel Guimard), 8 novembre 2016

CDG EXPRESS : AVIS FAVORABLE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE MAIS SOUS CONDITIONS

Un avis favorable vient d'être donné par la Commission chargée de l'enquête publique au sujet de la réalisation du projet CDG Express, une liaison ferroviaire de 32 km entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle qui est censée voir le jour d'ici à l'horizon 2023. Ce projet de grande envergure, dont le chantier a été confié à SNCF Réseau et Aéroports de Paris, doit relier le deuxième aéroport européen le plus fréquenté depuis la gare de l'Est, plus rapidement que par les autoroutes (A1 ou A3), parmi les axes les plus chargés d'Île-de-France, ou le RER B (entre 30 et 50 mn depuis gare du Nord), moyennant 24 €. Toutefois, la commission pose deux conditions pour la poursuite du projet. La première concerne le financement et l'autre évoque l'impact du fonctionnement du nouveau train sur les lignes existantes.

Article intégral : www.batiactu.com

Batiactu.com, 2 novembre 2016

KEOLIS MET EN SERVICE LE TÉLÉPHÉRIQUE DE BREST

Brest Métropole et le groupe Keolis ont officiellement mis en service le 19 novembre le téléphérique de Brest. Intégré au réseau de transport en commun Bibus dont Keolis est l'opérateur, le téléphérique permettra de desservir le nouveau quartier des Capucins, enclavé du fait qu'il reste difficilement accessible par tramway ou bus. Il est le premier au monde à être conçu en « saut de mouton », c'est à dire que les cabines circulent l'une au-dessus de l'autre. Cette spécificité permet d'optimiser la capacité des quais et de construire des stations plus compactes. Le système est automatique et géré à distance par les équipes Keolis depuis le Poste de Commande Centralisé, à 5 km du site. Il pourra fonctionner selon 4 modes : horaire, événementiel, sur validation (en cas de faible affluence, un départ déclenché dès validation du titre de transport) ou sur ordre (départ déclenché par un opérateur). Les voyageurs pourront désormais se rendre de la station Jean Moulin aux Ateliers du quartier des Capucins en 3 minutes seulement (contre 25 minutes auparavant). Il sera en mesure de transporter environ 1.850 personnes par jour.

Article intégral : www.constructioncayola.com

ConstructionCayola.com, 21 novembre 2016

À voir : La [vidéo du fonctionnement du téléphérique](#) prise via un vol de drone.

Le chiffre : 675.000. C'est le nombre de passagers attendus par an par [Brest Métropole Océane](#).

Info + : A cette occasion, la ministre de l'Environnement a annoncé le lancement d'un appel à projets pour les transports par câble.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités, 21 novembre 2016

LIGNE DE TRAM OU DE BHNS ? UNE ÉTUDE RÉPOND AUX QUESTIONS DES ÉLUS

La FNAUT a présenté l'étude réalisée par TTK et Trans-Missions sur le retour d'expérience des choix tramways-BHNS dans plusieurs agglomérations. L'objectif ? Être une aide à la décision pour les élus qui hésitent encore entre ces deux choix de transport en site propre. Pour fonder son choix entre les 2 modes, l'étude recommande de tenir compte des seuils de capacité des différents BHNS et tramways. En effet, selon la longueur et donc la capacité du matériel roulant et sa fréquence, il apparaît que chaque mode a sa zone de pertinence. « En dessous de 30.000 voyages par jour, le BHNS s'impose ; au-dessus de 45.000, c'est le tramway. Entre les deux, il y a débat », a résumé Bruno Gazeau, président de la FNAUT. Autre critère à prendre en compte selon l'étude, l'attractivité du tramway est supérieure à celle d'un BHNS, notamment en raison de son confort, d'où une croissance plus forte de la fréquentation : +100 % pour le tramway par rapport à une ligne de bus contre +30 à +50 % pour un BHNS. De plus, l'arrivée du tram donne, en général, lieu à des aménagements urbains de façade à façade et donc des embellissements qui contribuent à l'attractivité des quartiers traversés.

Il a dit : « Il n'existe pas de ville qui ne soit pas fière de son tramway », a souligné Bruno Gazeau.

Les chiffres : En prenant comme hypothèse un taux d'utilisation de la capacité théorique de 65 %, le coût global par an montre un écart de 9 % seulement en faveur du BHNS (25,2 contre 27,8 millions d'euros) pour une fréquentation de 10 millions de voyages par an (36.000 par jour) ; 7 % pour 15 millions (54.000), soit 33,3 contre 35,7 millions.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 4 octobre 2016

▲ Dernière minute**L'AÉROPORT DE TOURS POURSUIT SA CROISSANCE :
+ 6 %**

Premier aéroport civil du Centre-Val de Loire, l'aéroport de Tours continue sa progression en terme de trafic et de fréquentation. L'objectif des 200.000 passagers est presque atteint. Cette croissance constante depuis 2010 est due en grande partie au développement de l'activité de la compagnie à bas coût Ryanair, qui assure des liaisons régulières pour les destinations Londres, Dublin, Marrakech, Porto et Marseille. Les taux de remplissages moyens des appareils sur l'année, aussi bien pour les départs que pour les arrivées, sont éloquentes : 91 % pour la ligne Tours-Marrakech, 90 % pour Porto, 89 % pour Marseille, 85 % pour Londres et 85 % pour Dublin. Au total, l'aéroport de Tours a enregistré 198.897 passagers en 2016, soit 11.366 passagers de plus qu'en 2015 (+ 6%). Les mouvements commerciaux (départs et arrivées) s'élèvent à 1.584 l'an dernier, contre 1.426 rotations l'année précédente (+ 11%).

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Pascal Landré), 12 janvier 2017

SALADE NIÇOISE AUTOUR DES VOLS CHÂTEAUX-ROUX-NICE

140.000 € supplémentaires, qui s'ajouteront au 1,980 M€ de budget de fonctionnement de l'aéroport de Châteauroux-Métropole. Les avions berrichons ont suscité le débat, lors de la session plénière du Conseil Régional les 13 et 14 octobre. Deux fois par semaine depuis juin 2015, une liaison vers Nice et Ajaccio est assurée par la compagnie polonaise low cost Sky Taxi, pour un prix modeste pour le passager : environ 85 €. « Mais le vol coûte en réalité environ 150 € », selon l'élus Charles Fournier, pour des avions de 40 places, dont le taux de remplissage est de 79 % pour les vols vers Ajaccio et 74 % pour les vols vers Nice. La ligne est donc déficitaire depuis son ouverture, mais, comme le signalent les conseillers régionaux Kaltoum Benmansour et Nicolas Forissier : « Ça permet à des habitant des zones rurales de pouvoir aussi voyager. Les habitants du Berry doivent avoir les mêmes droits et les mêmes avantages que les autres ». Un amendement déposé par le groupe écologiste qui proposait de réaffecter cette somme a été rejeté. La Région versera bien 140.000 €, en complément Châteauroux-Métropole participera à hauteur de 40.000 € et la CCI de l'Indre 10.000 €.

Article intégral : www.magcentre.fr

Mag'Centre (F.Sabourin), 14 octobre 2016

LA PRIVATISATION DES AÉROPORTS DE NICE ET LYON EST BOUCLÉE

Le gouvernement a officialisé dimanche la vente de 60 % des parts qu'il détenait dans les aéroports de Nice et de Lyon. Le premier site est concédé pour vingt-huit ans et 1,222 milliard d'euros au consortium italien Azzurra, (Atlantia, d'Aéroport de Rome, EDF Invest). Le second, pour trente et un ans et 535 millions d'euros à une société de droit français (Vinci Airports, Predica, Caisse des dépôts). Les recettes de 1,76 milliard d'euros devraient servir à désendetter l'État.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Catherine Sabbah), 31 octobre 2016

L'AÉROPORT DE CAEN RESTE SOUS LE GIRON DE LA CCI CAEN-NORMANDIE

La Communauté d'agglomération Caen-la mer a une nouvelle fois confié la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Caen-Carpique à la CCI Caen-Normandie, qui a enregistré depuis le début de l'année une hausse de fréquentation de 8 % sur la plateforme. Cette délégation de service public court pour une nouvelle durée de 5 ans. Le communiqué explique : « La CCI Caen-Normandie a présenté une offre répondant aux besoins d'aménagement du territoire et de mobilité de ses habitants, aux besoins du développement économique, tout en respectant les pratiques d'excellence du secteur aéroportuaire ».

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 17 octobre 2016

LA SECTION ORLÉANAISE DE L'A10 À L'ÉTUDE

C'est dans le cadre du plan de relance autoroutier et de la politique nationale d'aménagement du territoire que l'A10 fera peau neuve, aux abords de l'agglomération orléanaise. Vinci Autoroute, en charge du projet, tentera de résoudre la densité de trafic croissante sur les 16 km compris entre les bifurcations de l'A19 et de l'A71. Au sein du cahier des charges du projet, l'élargissement du tronçon, via la réalisation d'une quatrième voie dans chaque sens de circulation, ou encore le réaménagement des bifurcations vers l'A19 et l'A71. Certains élus ont profité de la mise en place du projet pour amener la négociation d'une portion gratuite de l'A10, afin de traverser Orléans, du nord au sud plus rapidement que via la RD2020. Pour Vinci Autoroute, ce nouvel aménagement ne fera pas l'objet d'une révision à la baisse du tarif du péage.

Info + : Ce projet, colossal, est estimé à 219 millions d'euros.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Anaïs Rambaud), 12 octobre 2016

AVIS FAVORABLE POUR LA CONCESSION DE L'A45

L'ARAFER, a rendu un avis favorable sur le projet de contrat de concession de la future autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne, attribué à Vinci. Il prévoit la réalisation et l'exploitation pendant 55 ans de ces 47 km d'autoroute. La nature des dépenses du concessionnaire, la justification du niveau des péages et les prévisions de trafic ont été examinées. L'ARAFER a invité l'État à intégrer, dans la clause de partage « les éventuels effets favorables, pour le concessionnaire, de moindres coûts de construction ou d'exploitation que ceux prévus initialement », et non le seul chiffre d'affaires supplémentaire. La construction est évaluée à 1,2 milliard d'€.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos, 27 octobre 2016

AVEC POPCAR, AVIGNON MARIE COVOITURAGE ET TRANSPORT PUBLIC

Comment résoudre le problème de desserte des zones périurbaines ou rurales situées aux confins d'une agglomération à un coût raisonnable pour la collectivité ? Avignon, qui est la 16^e aire urbaine de France mais aussi la moins dense, va y répondre par une initiative originale imaginée par Transdev. Entre Les Angles et Villeneuve, deux communes de l'agglomération, et Agroparc, une technopole qui accueille plus de 1.500 emplois, elle va créer deux lignes de covoiturage avec trajet et points d'arrêts clairement identifiés qui permettront aux automobilistes volontaires de partager leur trajet avec des étudiants et des salariés. Les conducteurs seront indemnisés (2 €) à chaque trajet et verront leur « rémunération » augmenter en fonction du nombre de passagers transportés. Pour les passagers, le coût sera équivalent au prix d'un ticket de bus. Covoitureurs et covoiturés sont mis en relation via une application mobile offrant une géolocalisation en temps réel des utilisateurs.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Robert Viennet), 11 octobre 2016

Info + : IDVROOM TESTE UNE LIGNE DE COVOITURAGE SUR AUTOROUTE

La filiale de la SNCF, spécialisée dans le covoiturage du quotidien, et le concessionnaire d'autoroute APRR testent, à partir de novembre 2016 et pour une durée de six mois, une ligne de covoiturage sur l'A43 entre Bourgoin-Jallieu et Lyon. Les points d'arrêt étant définis, le service se présente comme un transport en commun qui met en relation conducteurs et passagers via l'appli Pop & Vroom.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 7 novembre 2016

CAR « MACRON »

LES CARS MACRON NE FONT QU'UNE CONCURRENCE LIMITÉE À LA SNCF

Entre l'été 2015 et le 30 juin 2016, les cars Macron ont transporté 3,4 millions de passagers. Ce qui représente 1,2 milliard de voyageurs-km. C'est à la fois beaucoup et bien peu, si l'on compare avec les 94 milliards de voyageurs-km effectués en train par les Français en 2015 et les 738 milliards de voyageurs-km en voiture particulière. Sur près d'un millier de liaisons dénombrées au 30 juin et desservant 193 villes sur l'ensemble du territoire, près de la moitié « n'ont pas d'alternatives directes en transport collectif terrestre » et permettent donc d'éviter un trajet en train avec une ou plusieurs correspondances. Ces liaisons ne sont toutefois empruntées que par 10 % des passagers. Le gros du trafic se concentre sur les liaisons entre Paris et la province, les 3 lignes les plus empruntées étant Paris-Lille, Paris-Lyon et Paris-Rouen. La rivalité des cars Macron avec la SNCF est donc beaucoup plus nette sur les trajets assurés par les TGV et les Intercités que sur les lignes régionales.

Les chiffres :

- ✓ Le taux de remplissage moyen des cars est passé de 30 % à 40 % au deuxième trimestre 2016, les opérateurs étant plus regardants sur le lancement de nouvelles lignes et modulant les fréquences de celles existantes.
- ✓ La recette commerciale moyenne atteint désormais 3,70 € hors taxe par passager au 100 km. Mais les tarifs ne devraient pas s'envoler, même si le marché devait continuer à se concentrer, du fait du développement du covoiturage.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 10 novembre 2016

À lire : Téléchargez le [rapport annuel de l'ARAFER sur le Marché du transport par autocar et gares routières](#)

Info + : les « cars Macron » ont transporté entre le 1^{er} juillet et le 30 septembre près de 2 millions de voyageurs, soit 33 % de plus qu'au trimestre précédent. Au total, 5,35 millions de passagers ont été recensés depuis l'ouverture du marché en août 2015. Cette croissance est notamment due à l'ouverture de nouvelles destinations. Pour profiter de la demande liée aux vacances, 205 nouvelles liaisons ont ainsi été créées au troisième trimestre (pour un total de 1.310 commercialisées).

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 13 décembre 2016

FLIXBUS AURA TRANSPORTÉ 30 MILLIONS DE VOYAGEURS EN EUROPE 2016

Quatre ans après sa création, Flixbus a couvert l'Europe de ses gros bus verts. L'entreprise a, d'abord, conquis l'Allemagne dont il détient 90 % de part de marché, puis elle a ouvert 3 autres réseaux domestiques tout en maillant 20 pays européens avec ses lignes internationales. Pour poursuivre cette croissance qui l'aura conduit en 2016 au chiffre de 30 millions de passagers en Europe, contre 20 millions en 2015, la start-up lance plusieurs nouveautés. Pour faire découvrir son réseau européen aux jeunes qui restent sa cible privilégiée, elle va proposer Interflax, un ticket au prix unique de 99 € pour visiter en 3 mois 5 villes d'Europe à choisir dans les 900 destinations du réseau. Flixbus va également étoffer son catalogue en créant de nouvelles lignes internationales comme Munich-Barcelone via le sud de la France ou des offres saisonnières avec la ligne Paris-Tignes qui permet d'accéder aux principales stations alpines.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Robert Viennet), 10 octobre 2016

LE LOIR-ET-CHER DOPE LA CONSTRUCTION D'ENTREPÔTS AU TROISIÈME TRIMESTRE 2016

Un peu plus de 140.000 m² de surfaces de stockage se sont construites ou sont en cours de construction depuis le début de l'année.

Le Loir-et-Cher prend la tête du podium régional grâce à la mise en chantier de projets logistiques sur la ZA de Blois-Villebarou. Complété avec l'Eure-et-Loir et le Loiret, le trio de départements en tête pour ce 3^e trimestre concentre 77 % des créations depuis janvier.

Pendant l'été, l'Indre-et-Loire a enregistré 8.000 nouveaux mètres carrés d'entrepôts. 75 % de ces surfaces sont localisées sur les communes de Sorigny, Chambray-les-Tours et de Truyes.

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.

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

Mise en chantier d'entrepôts Juillet - Septembre 2016

Loir-et-Cher	52.243
Indre-et-Loire	8.042
Cher	3.472
Loiret	2.783
Eure-et-Loir	1.169
Indre	917

Centre-Val de Loire 68.626 m²

- Premier trimestre : 44.655 m²
- Deuxième trimestre : 27.158 m²

Entrepôts commencés entre janvier et septembre 2016 en Centre-Val de Loire : 140.439 m²

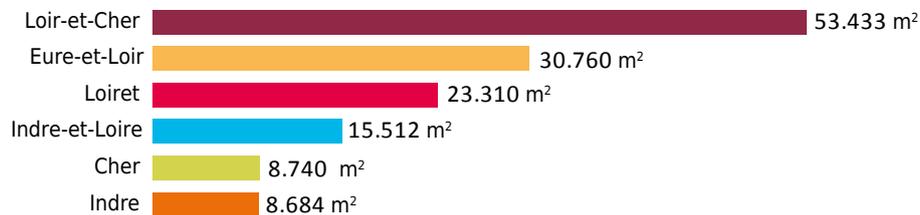
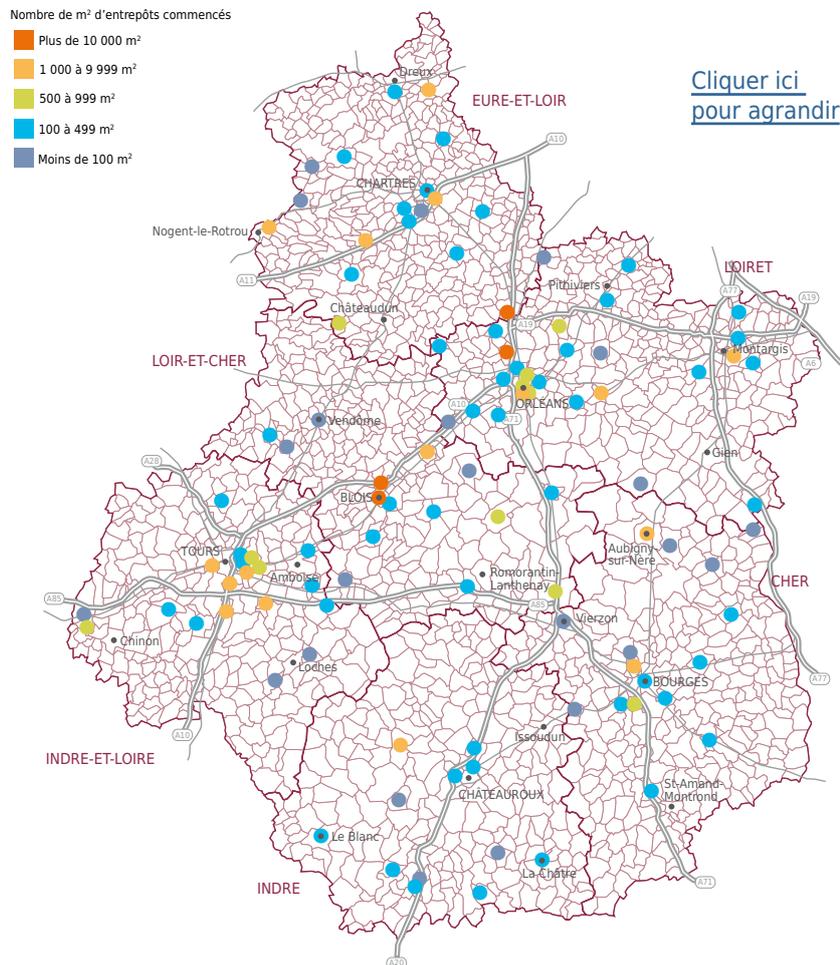


Illustration : CCI Centre-Val de Loire

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



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.

LE 1^{ER} JANVIER PROCHAIN, L'INTERCOMMUNALITÉ PRÉSENTERA UN NOUVEAU VISAGE

A quoi ressemblera le paysage intercommunal le 1^{er} janvier prochain ? L'Assemblée des Communautés de France (ADCF) tente d'apporter des réponses dans une étude statistique. Sur les 1.263 communautés que comptera la France, 45 % auront connu une modification (fusion ou redéfinition de périmètre sans fusion). Un tiers des intercommunalités seront le résultat d'une fusion, tandis que 11 % prendront le relais d'un EPCI dont le périmètre aura été redéfini. Dans près d'un cas sur deux, les fusions en cours concernent deux communautés et, dans trois cas sur quatre, deux ou trois communautés sont impliquées. Autre constat, les méga-fusions ne sont pas légion : les regroupements qui entraînent la disparition de 6 communautés actuelles et plus sont au nombre de 19. Deux d'entre eux (la communauté d'agglomération de Reims Métropole et la communauté d'agglomération du Cœur du Cotentin) concernent 10 communautés et plus. Au total, les nouvelles structures intercommunales regrouperont assez souvent un grand nombre de communes. 22 % d'entre elles réuniront 50 communes et plus. 8 d'entre elles compteront même plus de 100 communes. La géographie de nombreux territoires sera ainsi complètement modifiée. Des communautés qui, autrefois, regroupaient uniquement des communes urbaines et périurbaines s'étendront à une large zone rurale. C'est le cas par exemple de l'agglomération de Reims. L'exercice des compétences de proximité sur ces vastes territoires sera un autre défi de taille. Du côté de l'ADCF, on se veut rassurant à cet égard : des solutions existent, comme les pôles de proximité.

Les chiffres : D'après l'étude de l'ADCF, les groupements à fiscalité propre réuniront en moyenne 28 communes, contre 17 actuellement (et 12 en 2002). De plus, leur population moyenne dépassera 46.000 habitants, alors qu'aujourd'hui elle atteint 32.500 habitants (elle n'était que de 20.730 en 2002). Ces tendances s'expliquent essentiellement par la croissance des communautés de communes, qui regrouperont l'an prochain en moyenne 22.770 habitants et 27 communes.

Info + : Accéder à l'[étude](#) sur le site de l'ADCF

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Thomas Beurey), 13 décembre 2016

Info + : UNE TOURAINE REDESSINÉE

Dès ce 1^{er} janvier, les frontières intérieures du département changent. Arrondissements, territoires, communes nouvelles : c'est le grand chambardement !

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Olivier Pouvreau), 26 décembre 2016

ZONES BLANCHES, ZONES GRISSES : LE GUICHET UNIQUE FRANCE MOBILE EST LANCÉ

Comme cela avait été annoncé par le gouvernement, la plateforme France Mobile a bien été lancée avant la fin de cette année, ce 12 décembre. Les élus locaux ont désormais à disposition un portail web unique pour signaler les anomalies de couverture en téléphonie mobile. Cette mesure avait été réclamée avec force par les collectivités, auprès desquelles acteurs économiques et habitants se plaignent régulièrement d'anomalies de couverture mobile, sans que la définition actuelle des zones blanches ne permette de prendre en compte ces défaillances. L'appel à problèmes France Mobile est donc destiné à faire remonter non seulement les cas de zones blanches, mais aussi de mauvaise qualité de couverture. Le portail d'accès, destiné exclusivement aux élus (maires, présidents de Conseils Régionaux, de Conseils Départementaux, d'EPCI à fiscalité propre ou de syndicats mixtes d'aménagement numérique), permet, via un formulaire détaillé, de communiquer l'ensemble des caractéristiques de l'anomalie à signaler : étendue spatiale, nombre de logements et d'entreprises affectés, qualité de la couverture par opérateur. Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la montée en puissance du rôle des collectivités dans l'amélioration de la couverture mobile. La résorption des zones blanches repose largement sur leurs efforts financiers, via l'installation de pylônes mutualisés permettant l'installation d'antennes-relais.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Pierre-Marie Langlois), 13 décembre 2016

LA COMMISSION EUROPÉENNE VALIDE LE PLAN FRANCE TRÈS HAUT DÉBIT

La Commission européenne a enfin apporté son aval au plan France Très Haut Débit impulsé par l'État et les collectivités locales. Il s'agit d'un feu vert total, tant pour les investissements publics consentis en faveur du FTTH, que pour la montée en débit du réseau cuivre détenu par Orange. La Commission examine les plans nationaux en faveur du très haut débit, les uns après les autres. Elle avait notamment validé le plan italien en juin dernier, et le régime d'aide allemand un an plus tôt. Dans le cadre de sa réglementation sur les aides d'État, la Commission s'intéresse à l'impact des investissements publics dans le très haut débit sur l'offre privée. Avec, pour objectif, d'éviter un effet d'éviction de l'investissement privé et d'éventuelles distorsions de la concurrence. Dans ce cadre, la Commission avait questionné la France sur le programme de montée en débit du cuivre, qui aurait été susceptible de favoriser Orange, gestionnaire du réseau. Les garanties données par la France ont donc été suffisantes pour dissiper les questionnements. Mais ce point a considérablement ralenti le processus de validation. En effet, l'annonce de l'aval de la Commission met fin à un long processus de plus de 3 ans et était attendue depuis au moins une année. L'incertitude était peu sécurisante pour les collectivités, qui ne pouvaient se hasarder à débours des aides jugées ex post illégales, notamment dans le domaine de la montée en débit du cuivre. Les réseaux d'initiative publique se trouvent désormais confortés. La Commission n'en appelle pas moins à lui présenter une évaluation des effets du plan en 2022, date à laquelle la France ambitionne de boucler la couverture THD de son territoire.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Pierre-Marie Langlois), 8 novembre 2016