

# 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

#### Une mission consultative et non facultative

Si dans le numéro précédent nous affichions nos craintes à l'égard d'une période pré-électorale souvent synonyme de calme plat sur le front des infrastructures, nous sommes ravis que ce début d'année 2017 nous ait contredit. En effet, en attendant les (éventuelles) grandes manœuvres de l'été, les processus de concertation sur les projets d'infrastructures nous concernant ont suivi leur cours.

Ainsi le mois de janvier 2017 a marqué la clôture de l'enquête publique relative à la mise en concession de la RN154 entre Allaines et Nonancourt. Ce fût l'occasion pour la CCI Eure-et-Loir de faire entendre la voix des entreprises qui attendent cette infrastructure depuis de (trop) nombreuses années. CCI Centre-Val de Loire a également pris part au débat public concernant la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) organisé en ce début d'année, et a produit au nom du réseau un cahier d'acteur exprimant le souhait d'une électrification et d'une mise au gabarit pour conteneurs du tronçon Nevers-Chagny afin de développer le trafic de fret sur transversale ferroviaire qui relie Nantes à Lyon, ce qui pourrait profiter à de nombreuses entreprises régionales et à la plateforme multimodale de Vierzon.

Sur tous ces dossiers, le réseau des CCI du Centre-Val de Loire représente les entreprises en rendant un avis sur les projets pouvant contribuer au développement économique régional. C'est ce que l'on appelle la mission consultative des CCI. Elle vise à apporter aux décideurs un éclairage sur la situation économique régionale, basé sur des données objectives (issues des statistiques publiques et d'Observatoires réalisés par notre réseau), afin de les aider dans leur choix, avec comme finalité l'aménagement et le développement du territoire régional. Cette mission consultative s'exerce aussi pour tout ce qui touche aux schémas régionaux structurants (SRDEII, SRADDET, SRCAE...) pour lesquels l'Etat et la Région recueillent notre avis. Elle passe également par les interventions de nos élus au CESER (Conseil Economique Social et Environnemental Régional) et dans d'autres instances régionales. A une échelle plus territoriale, nous nous positionnons également sur les documents d'urbanisme (PLU, SCOT...) en représentant là aussi les intérêts des entreprises (notamment celles du commerce dont le maintien est enjeu vital pour certains territoires).

Cette mission souvent moins connue que d'autres actions consulaires (conseil aux entreprises, formation...) est donc assurée avec rigueur et vigilance et fera partie des priorités de la nouvelle mandature, notamment dans le cadre des Commissions thématiques qui viennent d'être installées. Les compétences ainsi exercées pourront être mises à profit pour les 80 EPCI (Établissements publics de coopération intercommunale) du Centre-Val de Loire, qui seront certainement intéressés par cette connaissance pointue de leur territoire.

#### Politique des transports

- Le secteur du transport présente ses doléances pour la présidentielle .....2
- Nouveau coup de pouce de l'Europe pour financer les infrastructures de transport.....2

#### Ferroviaire

- La liaison ferroviaire Roissy-Picardie financée par la Région Hauts-de-France .....3
- LGV Tours-Bordeaux, les nouveaux timing dans le Sud-Ouest .....3
- Le CDG Express voit le bout du tunnel.....3
- La nouvelle convention TET (enfin) signée .....3
- Des TGV au rebut pour le Polt ? .....4
- Trains régionaux : la carte de France des retards .....4
- L'axe Nevers-Chagny reste à électrifier .....4
- Autoroute ferroviaire atlantique : 40 millions d'euros dépensés en «pure perte» .....5
- Le gendarme du ferroviaire critique «l'irréalisme» du futur contrat État-SNCF Réseau .....5

#### Mobilité urbaine

- Vinci construira le téléphérique d'Orléans .....6
- Le tramway cherche un second souffle en France.....6
- RER E, gares du Grand Paris... les chantiers de la SNCF en Île-de-France.....6
- La RATP a dévoilé cinq améliorations à venir dans le métro .....6

#### Aérien

- Et si l'aérodrome de Châteaudun accueillait des vols d'affaires ou touristiques ? .....7
- Tous les vols low-cost bientôt supprimés à Saint-Etienne.....7
- Le maillage des aéroports français passé au crible .....7
- Aéroport : la plateforme de Bourges sera gérée par Edeis .....7

#### Routier

- Nouvel échangeur sur l'A10 à Saran/Gidy : tous partants.....8
- La SNCF crée des lignes de covoiturage .....8
- RN154 : La commission d'enquête dit « oui » à l'autoroute .....8
- Bernard Cazeneuve inaugure l'autoroute A9 contournant Montpellier .....8
- L'offre des autocars interurbains en Centre-Val de Loire .....9
- Le marché du transport par car se rapproche de la maturité.....9
- Cars Macron : mais qui se soucie des gares routières ? .....9
- Enquête Arafer : libéralisé, l'autocar a permis de créer une nouvelle demande de transport.....9

#### Logistique

- L'Eure-et-Loir termine l'année en force et accueille la moitié des nouvelles surfaces de stockage en région en 2016 .....10

## LE SECTEUR DU TRANSPORT PRÉSENTE SES DOLÉANCES POUR LA PRÉSIDENTIELLE

Six fédérations d'usagers, d'élus locaux et d'opérateurs ont élaboré « 70 propositions pour la mobilité de tous les Français ». Parmi les 70 propositions avancées, celles qui consistent à demander plus de moyens financiers à l'État (ou à préserver ceux qui existent aujourd'hui) ont sans doute fait consensus sans trop de difficultés. Les signataires appellent notamment de leurs vœux l'élaboration d'une loi de programmation financière pour « sacraliser » le versement transport, un prélèvement acquitté par les entreprises qui représente environ un tiers des budgets transports des agglomérations. Ils demandent également pour les transports publics du quotidien le retour à un taux de TVA à 5,5 %, une revendication récurrente depuis que deux hausses successives, en 2012 et 2014, ont porté ce taux à 10 %. D'autres propositions sont un peu plus hardies. Les représentants des voyageurs, des élus locaux et des opérateurs demandent notamment la possibilité pour les régions d'expérimenter la concurrence dans les trains régionaux (TER). Une revendication à laquelle ne s'est pas opposée la SNCF, pourtant puissamment représentée au sein de l'UTP. Il est vrai que le gouvernement a donné un feu vert de principe... tout en se gardant bien de présenter le projet de loi qui donnera les bases juridiques indispensables à cette libéralisation. Le futur exécutif aura-t-il plus de courage ? Les six fédérations le souhaitent.

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

*Les Échos (Lionel Steinmann), 7 mars 2017*

## NOUVEAU COUP DE POUCE DE L'EUROPE POUR FINANCER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La commission européenne met en place un dispositif innovant pour financer des projets d'infrastructure de transport en Europe. En effet, l'appel à propositions du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) doté de 1 milliard d'euros combinera des subventions et des financements du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), de la Banque européenne d'investissement (BEI), d'institutions financières publiques (type la Caisse des dépôts ou BPI France) ou d'investisseurs privés. Pour bénéficier du soutien de l'initiative du MIE, les candidats devront démontrer la capacité de leurs projets financière à obtenir un financement complémentaire auprès d'institutions financières publiques ou privées. En outre, les projets présentés devront contribuer à un transport durable, innovant et sans couture le long du réseau transeuropéen de transport. Une attention particulière sera accordée aux projets visant à éliminer les goulets d'étranglement, à soutenir les liaisons transfrontalières et à accélérer la numérisation des transports, en particulier, l'intermodalité et l'interopérabilité du réseau de transport. Cela inclut les nouvelles technologies et les systèmes de gestion du trafic tels que le système européen de surveillance du trafic ferroviaire (ERTMS), les systèmes de transport intelligents (ITS) pour les routes ou le programme de recherche sur la gestion du trafic aérien du ciel unique européen.

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

*Mobilicités (Florence Guernalec), 9 février 2017*

## PUBLICATIONS

### ✓ [Le Centre-Val de Loire en Bref, les chiffres clés régionaux](#)

*CCI Centre-Val de Loire et Insee Centre-Val de Loire, Mars 2017*

### ✓ [Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015](#)

*Datalab, Mars 2017*

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

*Datalab essentiel, Mars 2017*

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

*Datalab essentiel, Mars 2017*

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

*Datalab essentiel, Mars 2017*

### ✓ [Métroscope - premiers repères](#)

Observation des 15 métropoles françaises à travers 50 indicateurs.

*Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), Février 2017*

### ✓ [Chiffres clés du transport - Édition 2017](#)

*Datalab, Février 2017*

### ✓ [Bilan social annuel du transport routier de marchandises - Édition 2016](#)

*Datalab, Février 2017*

### ✓ [L'infrastructure TGV est-elle un facteur de compétitivité pour les entreprises ?](#)

*Insee Analyses, Février 2017*

### ✓ [Indice de production de services de transport au troisième trimestre 2016](#)

*Datalab essentiel, Janvier 2017*

### ✓ [La conjoncture des transports se redresse au troisième trimestre 2016](#)

*Datalab essentiel, Janvier 2017*

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

*Datalab essentiel, Janvier 2017*

### ✓ [1 266 EPCI à fiscalité propre au 1<sup>er</sup> janvier 2017](#)

*Bulletin d'information statistique de la DGCL, Janvier 2017*

### LA LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE FINANCÉE PAR LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

La région Hauts-de-France a voté le financement des travaux de réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Roissy-Picardie pour un montant de 105,6 millions d'euros. Ce projet de liaison Roissy-Picardie « consiste en la création d'un barreau de 6 km entre la ligne à grande vitesse passant par Roissy et la ligne Paris-Creil », a expliqué la Région. Ce projet, d'un coût total de 310,8 millions d'euros, est financé par l'État à hauteur de 160 millions d'euros, par les collectivités locales pour un montant de 134,2 millions et par la SNCF pour 16,6 millions. Les travaux devraient commencer en 2018.

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

*Les Échos, 31 mars 2017*

### LGV TOURS-BORDEAUX, LES NOUVEAUX TIMING DANS LE SUD-OUEST

L'inauguration de la LGV Tours-Bordeaux a donné l'occasion de découvrir les nouveaux délais à venir des liaisons du TGV Océane sur tout l'Ouest de la France. Le tronçon, qui ne sera ouvert à la circulation commerciale à grande vitesse que le 2 juillet, a en effet un impact largement élargi à toute la région. La connexion avec les LGV existantes entre Tours et Paris mais aussi et au-delà, Bruxelles, Londres, Strasbourg notamment, bouleverse la donne des déplacements professionnels. La fameuse toile d'araignée ferroviaire de la France prend ainsi un coup de jeune et peut rebattre les cartes dans l'arbitrage entre l'avion et le train. Rappel des futurs temps de trajet... Paris-Bordeaux : 2h04 et Paris-Poitiers : 1h18. Au-delà, même si toute la ligne n'est pas en LGV, il y a également un petit coup d'accélérateur pour Paris-Agen (3h10), Paris-Toulouse (4h10) ainsi que pour Tours-Poitiers (30 mn), Poitiers-Bordeaux (1h03), Strasbourg-Bordeaux (5h37) et Lille- Bordeaux (4h36).

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

*DéplacementsPro.com, 1<sup>er</sup> Mars 2017*

**Info + :** [La SNCF dévoile les tarifs des billets sur ses deux nouvelles lignes TGV](#)

*Les Échos, 14 mars 2017*

**Info + :** [La LGV Tours-Bordeaux inaugurée malgré tout](#)

*Mobilicités, 28 février 2017*

## TET & TER

### LA NOUVELLE CONVENTION TET (ENFIN) SIGNÉE

L'État et la SNCF ont signé, la nouvelle convention TET pour la période 2016-2020 - extensible à 2023 - qui intègre des efforts de productivité et de qualité de service demandés à l'opérateur historique. Le même jour, l'État, l'AFITF et SNCF Mobilités ont signé une convention de financement pour l'acquisition de 30 rames Régiolis Alstom prévue dans le programme de renouvellement complet des trains Intercités. Ces trains bénéficieront aux lignes de nombreuses régions, précise le communiqué : Paris-Amiens-Boulogne, la desserte de Montluçon venant de Paris et Bourges, Clermont-Ferrand-Nîmes (Cévenol), Toulouse-Hendaye, ainsi que les trois lignes reprises par la région Nouvelle Aquitaine (Bordeaux-La Rochelle, Bordeaux-Limoges et Bordeaux-Ussel). Ces trains feront l'objet d'une mise en service, selon les lignes, entre novembre 2018 et septembre 2019.

### LE CDG EXPRESS VOIT LE BOUT DU TUNNEL

Le CDG Express, ce projet de liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, vient de franchir deux étapes déterminantes : la signature de la nouvelle déclaration d'intérêt public, et surtout, la définition des grandes lignes du modèle économique de la future liaison, du financement des travaux à la répartition des risques si la clientèle n'est pas au rendez-vous. Ce cadre constitue la trame du futur contrat de concession qui liera l'État au gestionnaire de l'infrastructure (GI). Celui-ci réunira trois partenaires, qui détiendront chacun un tiers du capital : Groupe Aéroport de Paris (ADP), SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts. Pour mener à bien ce chantier, dont le coût est aujourd'hui estimé entre 1,4 et 1,6 milliard d'euros, les trois partenaires vont doter le GI de 450 à 500 millions de fonds propres, apportés à parts égales. A cela s'ajoute une avance remboursable de 100 millions d'euros assurée par le groupe ADP. Le solde doit être obtenu par des prêts bancaires. Une fois construit, le CDG Express pourra compter sur deux sources de revenus : les péages que versera l'exploitant pour faire circuler les trains (avec une part variable indexée sur le niveau de fréquentation) ; et une taxe qui sera prélevée sur tous les billets d'avion au départ ou à l'arrivée de l'aéroport (hors correspondance). Votée dans le collectif budgétaire de décembre, elle s'appliquera à partir d'avril 2024 (et non dès cette année comme cela était initialement prévu). Son montant, qui sera fixé par arrêté interministériel, ne pourra dépasser 1,40 euro.

**Info + :** le 1<sup>er</sup> coup de pioche devrait être donné fin 2018-début 2019. Avec comme impératif une mise en service fin 2023 : la réalisation de l'infrastructure est un élément clef dans la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux Olympiques de 2024.

**Il a dit :** Augustin de Romanet, PDG du Groupe ADP : « En 2030, selon les études de l'État, l'augmentation du trafic automobile pourrait porter à 90 minutes le temps de trajet moyen entre Paris et l'aéroport, contre 45 minutes aujourd'hui. La réalisation du CDG Express est indispensable pour ne pas brider l'attractivité et la croissance de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. »

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

*Les Échos (Lionel Steinmann), 27 mars 2017*

### Dernière minute

**Info + :** [Le CDG Express mettra 20 mn pour relier Paris en 2023](#)

*Déplacementspros.com, 6 avril 2017*

**Il a dit :** « Les deux conventions signées aujourd'hui marquent l'aboutissement d'une réforme des TET à la hauteur de l'ambition que j'avais fixée il y a plus de deux ans : redonner un nouvel avenir à l'offre Intercités, qui constitue une composante essentielle de la desserte de nos territoires », a déclaré le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies dans un communiqué.

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

*Mobilicités (Florence Guernalec), 28 février 2017*

## DES TGV AU REBUT POUR LE POLT ?

Une pétition vient d'être lancée afin de réclamer que les rames TGV qui vont être mises au rebut suite à l'ouverture de la LGV Paris-Bordeaux soient attribuées au POLT. Selon Christian Jouhaud, ancien cadre SNCF et initiateur de la pétition, « cette solution technique simple et rapide à mettre en œuvre permettrait d'offrir aux voyageurs performance, grand confort, modernité et rendrait attractive la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Nous avons perdu trop de temps et dépensé trop d'argent avec le barreau LGV Limoges-Poitiers (18 M€ en études et 25 M€ versés par la région Limousin pour l'aménagement de la LGV L'Océane en contrepartie du barreau) et notre proposition concerne plus de territoire, dont l'Indre ». D'après Christian Jouhaud et le comité de soutien à la pétition qui compte plusieurs agents et cadres SNCF, des rames TGV permettraient de réduire le temps de trajet entre Limoges et Paris à 2h50 dès juillet prochain, 2h20 après une régénération complète de la ligne. « Ce, grâce essentiellement à une meilleure capacité de freinage des rames TGV qui permet presque partout d'accroître la vitesse de circulation de 20 km/h. » Ce scénario de circulation de TGV sur la ligne classique totalement modernisée, c'est-à-dire après renforcement de la voie, la modification de la signalisation, la suppression de tous les passages à niveau, rappelle ceux qui avaient été élaborés dans les années 90, avant d'être abandonnés en 2003, en faveur du projet de barreau LGV entre Limoges et Poitiers.

**Info + :** retrouvez la pétition sur [www.change.org](http://www.change.org)

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

*La Nouvelle République, 8 février 2017*

## FRET

### L'AXE NEVERS-CHAGNY RESTE À ÉLECTRIFIER

7 millions d'habitants et 5 régions sont concernés par la revitalisation de la transversale ferroviaire Nantes-Lyon. Le colloque organisé au siège de la communauté de communes Vierzon Sologne Berry par l'association RACO (Rhône-Alpes-Centre-Océan, créée en 1995, qui promeut une densification des circulations de trains sur l'axe Lyon-Nantes) a permis de faire le point sur le développement des trafics voyageurs et fret sur cet axe ferroviaire sous-exploité. Après une visite matinale sur le site de la plateforme multimodale Combronde, au Vieux Domaine, les participants ont échangé sur l'intérêt de développer le transport fret et de relancer la fréquentation voyageurs sur la transversale Nantes-Lyon, quelque peu oubliée des pouvoirs publics et pourtant « une ligne à fort potentiel ». Une étude réalisée par le cabinet Rail Concept préconise neuf allers-retours quotidiens qui pourraient générer trois millions de voyageurs. Après avoir arraché l'électrification de Tours-Vierzon et de Bourges-Saincaize, à travers 2 contrats de plan État-Région, RACO espère finir le parcours avec l'électrification du dernier tronçon Nevers-Chagny, 160 kilomètres. Ces travaux sont inscrits au contrat plan État Région (Bourgogne) 2016-2020. « Mais il manque une volonté politique de faire aboutir les choses », souligne Jean-Michel Bodin, président de RACO.

**Il a dit :** Pour François Dumon, président de la communauté de communes Vierzon Sologne Berry « On a vu dans nos territoires berrichons des pics de pollution qui ont entravé l'économie. Cette transversale dessert des territoires qui en ont besoin. Si les investissements pour le ferroviaire sont lourds, ce sont des investissements à très long terme ».

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

*Le Berry Républicain (Céline Chouard), 14 mars 2017*

## TRAINS RÉGIONAUX : LA CARTE DE FRANCE DES RETARDS

En 2016, 9,22 % des Trains Express Régionaux (TER), en moyenne, ont été en retard. Un résultat médiocre, le pire depuis 2013. Mais, derrière cette donnée, se cachent des disparités parfois spectaculaires. Dix points de pourcentage séparent ainsi PACA, la pire région avec 15,2 % des TER en retard, de l'Alsace qui affiche un score de 4,7 % de trains retardataires. Un coup d'œil à la carte de France suffit pour constater qu'il existe une tendance septentrionale à la ponctualité et que les problèmes de retard ont propension à se concentrer au sud du pays, Île-de-France exceptée. Les TER ont vu leur trafic de voyageurs se réduire de 4,4 % entre 2012 et 2015, les clients préférant de plus en plus fréquemment d'autres modes, particulièrement en raison de la détérioration de la qualité de service. Le directeur des TER, Franck Lacroix est bien décidé à « partir à la reconquête des voyageurs ». Parmi ses objectifs principaux, il met en avant la performance du service, et donc sa régularité. Il compte sur l'intégration de nouvelles rames aux flottes régionales, neuves donc moins souvent en panne et à une amélioration de la maintenance. Surtout, il veut s'inspirer des meilleures pratiques régionales pour faire monter de plusieurs niveaux les régions à la traîne. Car il y a urgence. Les exécutifs régionaux, désormais autorités organisatrices de transport dans les Régions, grondent face à une qualité de service qui se détériore et aimeraient bien proposer aux usagers une offre concurrente à celle de la SNCF.

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

*Le Monde (Éric Béziat), 17 janvier 2017*

**Info + :** [TER : la qualité de service varie d'une région à l'autre](#)

*Mobilicités, 22 mars 2017*

**Initiative CCI :** Membre de l'association RACO, CCI Centre-Val de Loire a pris part à ce colloque avec l'intervention d'Alain Brunaud, président de la CCI du Cher.



*Intervention d'Alain Brunaud, président de la CCI du Cher au colloque de Vierzon. (photo : CCI Centre-Val de Loire)*

CCI Centre-Val de Loire a également produit un cahier d'acteur dans le cadre du débat public sur la VFCEA, consultable ici : [vfcea.debatpublic.fr](http://vfcea.debatpublic.fr)

## **AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE : 40 MILLIONS D'EUROS DÉPENSÉS EN «PURE PERTE»**

Mettre des camions sur les trains pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre : cette idée qui prospère en France depuis 2003 et fortement encouragée par le Grenelle de l'environnement, s'avère séduisante mais coûteuse. Surtout quand l'État, la SNCF et les collectivités conduisent des projets sous forme d'usine à gaz qui finissent par capoter ! C'est le cas de l'autoroute ferroviaire Atlantique qui devait se déployer sur 1050 kilomètres entre le Pays basque français et le Nord de la France. La Cour de comptes, qui consacre un chapitre de son rapport annuel 2016 aux autoroutes ferroviaires, s'est amusée à en calculer la facture : « L'abandon du projet d'autoroute ferroviaire atlantique sous sa forme actuelle représente pour l'État et les collectivités concernées un coût estimé par la Cour à 69,3 millions d'euros, écrit-elle, dont une quarantaine dépensés en pure perte, à savoir l'indemnité de 16,8 millions versée au concessionnaire et près de la moitié (25,5 millions) des 52,5 millions d'investissements engagés, correspondant à des études et travaux d'adaptation du réseau qui resteront sans objet même si le projet renaît un jour au départ de Vitoria ».

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

*Mobilicités (Marc Fressoz), 8 février 2017*

## **LE GENDARME DU FERROVIAIRE CRITIQUE « L'IRRÉALISME » DU FUTUR CONTRAT ÉTAT-SNCF RÉSEAU**

L'ARAFER, le régulateur du rail, a rendu un avis très sévère sur le contrat de performance qui doit lier pour les dix ans à venir l'État à SNCF Réseau, les gestionnaires des infrastructures ferroviaires. Le projet de contrat prévoit une hausse des moyens consacrés à la rénovation, et l'ARAFER salue cet effort. Mais le gendarme du rail est beaucoup plus sévère sur le scénario annoncé pour mettre sous contrôle la dette du ferroviaire. Pour y parvenir, SNCF Réseau doit notamment réduire ses coûts, avec des gains de productivité s'élevant à terme à 1,2 milliard d'euros par an en 2026. L'ARAFER estime que cet objectif est « ambitieux » et s'interroge sur la capacité du gestionnaire d'infrastructures à le tenir. Surtout, le contrat prévoit une augmentation des recettes de SNCF Réseau jugée « irréaliste ». L'augmentation de plus de 25 % sur la durée du contrat des subventions versées par l'État (ce qui représenterait 500 millions de plus) « serait tout à fait exceptionnelle », pointe l'ARAFER, la puissance publique ayant historiquement cherché à réduire la facture. Quant à l'autre source de revenus, les péages versés par les opérateurs pour faire circuler les trains sur le réseau, le document annonce une hausse moyenne de 2,8 % par an entre 2018 et 2026. Mais le régulateur estime que cette orientation, « exclusivement dictée par des considérations budgétaires », n'est pas soutenable, car elle mettrait le train (et notamment le TGV) en difficulté excessive par rapport aux autres moyens de transport, comme l'avion ou le covoiturage.

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

*Les Échos (Lionel Steinmann), 30 mars 2017*



## VINCI CONSTRUIRA LE TÉLÉPHÉRIQUE D'ORLÉANS

Orléans Métropole a mandaté le groupe Vinci Construction France pour piloter la construction de son téléphérique urbain. Le matériel sera fourni par le constructeur français Poma, l'un des leaders mondiaux du transport par câble. Il s'agira d'un système de deux cabines en va-et-vient, capables de transporter une soixantaine de passagers sur 380 mètres, au-dessus des voies de la gare de Fleury-les-Aubrais pour desservir un nouveau quartier. Le coût du projet est de 14,7 millions d'euros HT, dont un tiers de subventions publiques. Le chantier doit démarrer en octobre 2017 et la mise en service est prévue fin 2018. Orléans sera la deuxième ville de France après Brest à bénéficier d'un transport urbain par câble.

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

*Les Échos (Christine Berkovicus), 16 janvier 2017*

## LE TRAMWAY CHERCHE UN SECOND SOUFFLE EN FRANCE

Après deux décennies fastes, les collectivités locales qui décident de s'équiper d'un tramway, comme Avignon, qui a commencé les travaux, ou Annemasse, qui inaugurera sa première ligne en 2019, sont de plus en plus rares. La maturité du marché n'est pas la seule explication. Par le passé, certaines municipalités ont choisi le tramway malgré des prévisions de fréquentation plus faibles, en misant sur le fait que la popularité et le confort de ce moyen de transport draineraient des voyageurs supplémentaires. Ces démarches volontaristes sont désormais plus rares. Car l'implantation d'un tramway dans un centre-ville est un projet coûteux, qui s'accompagne d'une rénovation urbaine profonde, avec des travaux « de façade à façade » qui incluent la réfection des trottoirs, des réseaux d'eau et d'électricité, et la remise à niveau de l'éclairage public. Cela suppose des investissements importants, devenus trop lourds pour des collectivités locales dont les budgets sont contraints. De surcroît, une alternative existe : les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui circulent sur des voies réservées. Ce système garantit une vitesse d'exploitation commerciale quasi identique à celle du tramway, pour un investissement initial moindre et une faculté supérieure à faire évoluer le réseau (nombre d'arrêts notamment). Certaines municipalités en ont tiré les conséquences : confrontées à une baisse des subventions promises par l'État pour développer leur réseau de transport public, plusieurs d'entre elles ont réévalué leur projet de tramway pour le transformer en BHNS.

**Ils ont dit :** L'Union des Transports Publics (UTP) à propos du tramway : « Il s'agit du mode le plus indiqué quand il faut transporter plus de 45.000 voyageurs par jour sur une même ligne. Mais aujourd'hui, presque toutes les collectivités qui étaient dans cette situation se sont dotées d'un tramway. » Alstom confirme : « Il reste assez peu d'agglomérations nouvelles susceptibles d'être équipées ».

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

*Les Échos (Lionel Steinmann), 16 février 2017*

## RER E, GARES DU GRAND PARIS... LES CHANTIERS DE LA SNCF EN ÎLE-DE-FRANCE

L'entreprise ferroviaire a indiqué qu'elle allait investir au total 1,6 milliard d'euros en 2017 afin de moderniser et de développer le réseau francilien. L'un des projets phare est le début des travaux préparatoires du prolongement du RER E Éole jusqu'à Mantes-la-Jolie, qui doit être achevé en 2022. Au total, la modernisation de la ligne E et son prolongement, le creusement d'un tunnel de 8 km en plein Paris, la création de 3 gares et l'adaptation de onze autres, vont coûter 3,7 milliards sur huit ans. Un autre chantier important va concerner les gares d'interconnexion du futur métro du Grand Paris Express (Issy, Clamart, Les Ardoines, Vert de Maisons, dès cette année). Parmi les autres travaux programmés en 2017 : le renouvellement de 19 km de voies entre Saint-Denis et Pontoise, la création d'une 4<sup>e</sup> voie à Cergy-le-Haut, le renouvellement de voies entre Pantin et Le Chénay-Gagny, ou encore la mise en accessibilité de la gare d'Erment-Halte. L'année sera également marquée par la mise en service du tramway T11 entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget. Les voyageurs, eux, remarqueront surtout l'entrée en service du nouveau poste d'aiguillage de Vigneux-sur-Seine (véritable « tour de contrôle » pour les trains entre Paris et Lyon), qui nécessitera la suspension quasi-totale du trafic gare de Lyon le week-end des 18 et 19 mars.

**Le chiffre :** 7.000 trains circulent chaque jour sur le réseau francilien, empruntés par près de 3,2 millions de voyageurs.

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

*Les Échos (Elsa Dicharry), 16 février 2017*

**Info + :** [Infographie animée sur le futur métro du Grand Paris](#)

*Les Échos, 18 mars 2017*

## LA RATP A DÉVOILÉ CINQ AMÉLIORATIONS À VENIR DANS LE MÉTRO

Le groupe s'est engagé à mettre en œuvre les cinq idées des voyageurs les plus populaires auprès des 48 000 internautes à l'issue de son appel à idées. Parmi celles-ci, deux services pratiques : indiquer le numéro de sortie sur la recherche d'itinéraires de l'application et proposer un mode hors connexion de son appli mobile (notamment pour la recherche d'un itinéraire). La RATP annonce que la première sera mise en place dès le premier semestre 2017 ; d'ici à la fin de l'année pour la seconde. Une autre idée pratique – améliorer l'accès aux gares via des rampes à bagages, des ascenseurs (pour fauteuils roulants et poussettes) – demandera un peu plus de temps tout comme l'installation d'espaces verts dans le métro. La RATP va identifier les partenaires pour étudier les projets de végétalisation et pour installer des rampes à bagages mécanisées dans les stations desservant les grandes gares. Enfin, autre idée retenue, la mise en place de purificateurs d'air dans les métros ou un autre système qui permettrait de lutter contre les mauvaises odeurs... La RATP indique qu'elle va expérimenter différentes méthodes de traitement. L'appel à idées lancé au mois de novembre 2016 avait conduit au dépôt de 2211 suggestions.

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

*Mobilicités (Florence Guernalec), 6 février 2017*

## ET SI L'AÉRODROME DE CHÂTEAUDUN ACCUEILLAIT DES VOLS D'AFFAIRES OU TOURISTIQUES ?

Le rendez-vous a été donné à 7 heures devant l'EAR de Châteaudun, mercredi 22 mars 2017. Nicolas Guillemet, directeur général de l'entreprise dunoise Lachant Spring 28 et Pascal Massé, responsable production outillage ont décollé de l'ex-base aérienne en direction de Montluçon (Allier), à bord d'un Cirrus SR 22 qui comprend trois places passagers. Ils ont passé la journée sur leur nouveau site de production, acheté à une multinationale il y a seulement quelques semaines. Comme à l'aller, le retour s'est effectué en seulement une heure, en fin d'après-midi. « On expérimente ce nouveau moyen de transport. C'est un gain de temps. En voiture, nous aurions dû partir la veille », explique le directeur, qui voit les intérêts économiques dans ce projet de « petit aéroport de proximité » porté par Fabien Verdier (PS), conseiller municipal, conseiller régional et candidat aux élections législatives. Exceptionnellement, ce mercredi 22 mars, l' élu a obtenu une autorisation pour que le transport privé ait lieu. Il aimerait une réouverture progressive civile de la piste aérienne de Châteaudun pour y accueillir des vols d'affaires et touristiques. Le transport a coûté 900 € à l'entreprise qui a joué le jeu en espérant amorcer le projet et susciter une mobilisation des entrepreneurs locaux potentiellement intéressés.

### Il ont dit :

- ✓ « Nous ne ferons pas des vols comme celui-ci toutes les semaines mais, pourquoi pas, mutualiser nos moyens avec d'autres sociétés dunoises pour l'achat d'un avion », selon Nicolas Guillemet qui ajoute « Nous nous déplaçons toutes les deux ou trois semaines à Prague, en République Tchèque, où nous avons un site. Nous devons partir de l'aéroport Charles-de-Gaulle. De Châteaudun, encore une fois, on gagnerait plusieurs heures. »
- ✓ « Nous n'avons aucune demande, mais s'il y a un marché, on peut juste relayer l'information auprès des entreprises. Nous n'avons pas les moyens d'investir dans un petit aéroport à Châteaudun, mais Fabien Verdier a raison de faire un test. Ça ne coûte rien d'essayer. » Michel Guerton, président de la CCI Eure-et-Loir.

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

*L'Écho Républicain (Camille Fayet), 23 mars 2017*

## TOUS LES VOLS LOW-COST BIENTÔT SUPPRIMÉS À SAINT-ETIENNE

La décision a été prise, lors d'un comité syndical, où les élus devaient se prononcer pour confier la gestion de l'aéroport à un groupe privé. Après avoir refusé à l'unanimité la proposition du groupe SNC Lavallin, le seul à avoir répondu à l'appel d'offres lancé par le syndicat mixte, les élus ont pris dans la foulée la décision de ne pas renouveler les contrats aux deux compagnies low-cost Ryanair (qui dessert Fès et Porto) et Pegasus (qui dessert Istanbul), dont les rotations prendront fin respectivement en octobre 2017 et juin 2018. « Nous devons trouver un nouveau modèle économique à cette infrastructure indispensable au département », a dit Bernard Bonne, le président du Syndicat mixte de l'aéroport de Saint-Etienne Loire. En 2016, l'aéroport ligérien a enregistré un déficit de 2,4 millions d'euros, dû en partie aux sommes versées aux compagnies low-cost.

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

*Le Progrès (Frédéric Paillas), 10 février 2017*

## LE MAILLAGE DES AÉROPORTS FRANÇAIS PASSÉ AU CRIBLE

Le Conseil Supérieur de l'Aviation Civile (CSAC) a présenté son rapport sur l'avenir du maillage aéroportuaire. Les auteurs du document ont principalement étudié les aéroports ayant eu une activité commerciale de passagers au cours des vingt dernières années, soit 120 plates-formes en France métropolitaine. Leurs recherches mettent en avant le rôle de ces installations quelle que soit leur taille, dans l'attractivité économique et touristique de l'Hexagone ainsi que les mesures à prendre pour améliorer leurs performances. Le trafic de passagers a quasiment doublé entre 1994 et 2014 passant de 90 à 164 millions de voyageurs. Les aéroports des grandes aires urbaines mais également certaines plates-formes secondaires ont bénéficié de cette croissance, principalement grâce au développement des vols internationaux et des low-cost. L'étude précise également qu'elle a « profité aux 13 régions françaises sans exception mais dans des proportions très différentes compte-tenu de leur situation de départ et des écarts de trafic très importants de l'une à l'autre ».

**Le chiffre :** la France métropolitaine possède 1,88 aéroport par million d'habitants et compte 21,8 aéroports pour 100.000 km<sup>2</sup>.

**Ils ont dit :** Les auteurs indiquent « Au cours des auditions, les acteurs locaux ont systématiquement affirmé le lien fort entre l'aéroport et le développement économique de leur territoire ». Toutefois, l'équilibre budgétaire des installations est difficile. Ils estiment qu'il est « incertain au-dessous de 500.000 passagers, impossible au-dessous de 200.000 passagers ».

**Info + :** Consultez [le rapport complet](#) de 84 pages.

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

*Déplacements Pro.com, 8 Février 2017*

## AÉROPORT : LA PLATEFORME DE BOURGES SERA GÉRÉE PAR EDEIS

Au 1<sup>er</sup> janvier, la CCI du Cher a passé la main de la gestion de l'aéroport de Bourges, via une délégation de service public initiée par Bourges Plus et conclue, en fin d'année, au profit de SNC Lavalin aéroports. Sauf que la société mère canadienne SNC-Lavalin a annoncé avoir signé une entente, le 30 décembre dernier, « en vue de vendre ses activités en cours en France et à Monaco ». En négociation depuis le 24 août 2016, la vente de la filiale française est donc effective. De fait, l'aéroport de Bourges passe dans le giron du groupe français Edeis, issu du rapprochement du fonds d'investissement Cicalad et de la société de participations Impact Holding. Un changement de dénomination sociale qui n'impacte pas la nouvelle gestion berruyère. Edeis reprend « toutes les activités du groupe SNC-Lavalin SAS en France et à Monaco », a indiqué dans un communiqué l'acheteur, qui se présente comme un « nouvel acteur français de l'ingénierie et de la gestion d'infrastructures complexes ».

**Info + :** Outre Bourges et les aéroports de Dijon et Chalon-Champforgeuil, quinze autres plateformes aéroportuaires sont concernées par ce rachat : Auxerre, Angoulême, Annecy, Castellon (Espagne), Cherbourg, Le Havre, Mayotte, Nîmes, Reims, Rouen, Saint-Martin-Grand Case, Tarbes, Toulouse Francazal, Tours, Troyes et Vannes.

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

*Le Berry Républicain (Thomas Migault et Véronique Sellès), 4 janvier 2017*

## NOUVEL ÉCHANGEUR SUR L'A10 À SARAN/GIDY : TOUS PARTANTS

Qu'il faille un second échangeur sur l'autoroute A10, au nord d'Orléans, tous les élus métropolitains en sont convaincus. Sinon ils n'auraient pas voté à l'unanimité le protocole financier, avec l'État et le Conseil départemental, qui permettra de financer une sortie à la limite de Saran et de Gidy. « La poursuite du développement économique en dépend », résume Christian Fromentin, élu de Saran. « Il y a des projets à Ingré, à Saran, à Gidy, abonde Alain Touchard, le maire d'Ormes, et vice-président de l'intercommunalité en charge des infrastructures. Et tout le réseau routier est déjà encarpéné... » Orléans Métropole mettra 7,65 M€ dans la corbeille (soit 22 % des 34,6 millions d'euros) ; le Département, 9,65 (28%) et l'État, 17,3 (50%). « La Région a également accepté de participer », ne manque pas de rappeler Charles-Éric Lemaignan, le président de la communauté urbaine. « En revanche, il est scandaleux que Cofiroute ne participe pas, s'insurge Christian Fromentin. Peut-être la société nous reversera-t-elle le montant du péage ? À moins qu'elle n'accorde la gratuité du contournement de l'agglomération... Ce serait bien que ce point revienne à l'ordre du jour ! » « Cofiroute est en discussion avec la Maison de l'emploi », intervient Philippe Leloup, vice-président en charge de l'emploi, laissant entendre de probables embauches. Les travaux devraient être lancés en 2019, afin que l'échangeur entre en fonction en 2021.

*La République du Centre (P. B), 24 mars 2017*

## LA SNCF CRÉE DES LIGNES DE COVOITURAGE

La SNCF s'est lancée sur le marché du covoiturage en 2013 avec iDvroom. Si, en théorie, iDvroom propose tous les trajets, dans la pratique, elle délaisse le créneau longue distance. La société se concentre donc, sur le covoiturage du quotidien, constitué essentiellement par des trajets domicile-travail, sur des distances entre 10 et 100 kilomètres. Mais la difficulté reste d'atteindre la masse critique d'utilisateurs, qui permet à toute personne se connectant sur l'application de trouver au moins une proposition correspondant à son souhait. Pour faciliter ce rapprochement de l'offre et de la demande, la SNCF teste une solution qui semble promise à un bel avenir : créer des lignes régulières de covoiturage, qui fonctionnent comme des lignes de bus. La première du genre a été lancée en novembre dernier en Rhône-Alpes, entre Lyon et Bourgoin-Jallieu. Afin de rapprocher les candidats au covoiturage, iDvroom a lancé une application dédiée à ce tronçon, Pop & Vroom, Les passagers potentiels peuvent donc suivre en temps réel les trajets offerts, répondre en ligne et se retrouver au lieu et à l'heure convenus. Et pour surmonter l'un des principaux freins au covoiturage domicile-travail (la crainte de ne pas trouver de véhicule le soir), iDvroom garantit un retour par taxi ou VTC, au départ et à l'arrivée d'un des huit points de rencontre prédéfinis, offrant ainsi la fiabilité d'une ligne de transport en commun. Un premier bilan devrait être fait début avril. Mais un projet similaire est d'ores et déjà prévu sur le trajet Rennes-Nantes. Et d'autres pourraient suivre, en fonction de l'intérêt que pourront manifester les élus locaux.

**Le chiffre :** iDvroom revendique 200.000 utilisateurs inscrits (covoitureurs et passagers) et 480.000 trajets proposés au départ en janvier 2017.

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

*Les Échos (Lionel Steinmann), 16 mars 2017*

## RN154 : LA COMMISSION D'ENQUÊTE DIT « OUI » À L'AUTOROUTE

Les 3 commissaires enquêteurs ont rendu leur avis sur le projet de mise en concession autoroutière de la RN154 et d'une partie de la RN12, entre Allaines et La Madeleine-Nonancourt (Eure). Leurs conclusions sont claires : l'avis est favorable. Le projet de concession autoroutière présenté s'inscrit dans l'intérêt général. « Au vu de l'étude du dossier, nous considérons qu'il y aura une nette amélioration par l'aménagement en 2x2 voies de la RN154 et de la RN12 prouvant que le projet est bien d'utilité publique, même s'il existe un risque de report de véhicules sur ces itinéraires de substitution. » Cet avis n'est que consultatif mais il pèse forcément sur la décision finale qui appartient au gouvernement. Sur tous les grands aspects abordés dans ce dossier, ils donnent raison aux partisans du projet. Pour autant, ils expriment des réserves, à commencer par la nécessité de créer un échangeur de plus, au Nord, du côté de la Madeleine-de-Nonancourt, ou encore la nécessité de reconsidérer le contournement de Chartres en privilégiant l'Ouest, du côté de Luisant/Fontenay-sur-Eure, plutôt que l'Est, du côté de Champhol et Saint-Prest.

**A télécharger :** [les rapports et conclusions de la commission d'enquête](#)

**La date :** Le gouvernement a dix-huit mois pour déclarer le projet d'autoroute d'utilité publique via un décret au Conseil d'État. Si le Gouvernement dit non, le projet est abandonné. S'il dit oui, l'ouverture est prévue à l'horizon 2022.

**Il a dit :** « Dont acte. Ça nous satisfait. Nous l'avons toujours dit : cette autoroute est une nécessité absolue pour notre territoire et plus globalement pour l'ouest parisien. C'est le seul secteur où le réseau routier n'est pas à la hauteur des enjeux. Il faut maintenant avancer. » Michel Guerton, président de la CCI d'Eure-et-Loir.

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

**Lire les autres réactions :** [A154 : qu'en pensent les élus d'Eure-et-Loir ?](#)

*L'Écho Républicain, 5 mars 2017*

## BERNARD CAZENEUVE INAUGURE L'AUTOROUTE A9 CONTOURNANT MONTPELLIER

Cinq ans de travaux sur 25 km et 800 millions d'euros d'investissement de Vinci Autoroutes : la nouvelle autoroute A9 constitue le plus important chantier autoroutier de ces dernières années en France. Ce nouvel axe sera mis en service dès cet été. La nouvelle A9 permettra de dissocier les flux en offrant à ceux en transit un contournement de Montpellier par le Sud via cette nouvelle section autoroutière de 2x3 voies de 12 km baptisée A9 bis, tandis que l'A9 existante, elle, a été élargie à 4x3 voies sur 13 km à l'est et à l'ouest de la métropole. Cette dissociation du trafic local et du transit constitue la 1<sup>e</sup> phase d'une reconfiguration plus globale de la circulation de la métropole montpelliéraine, qui doit faire face à une croissance démographique soutenue. Une des phases suivantes projetée par le Plan de déplacements urbains est la transformation de l'actuelle autoroute A9 en un boulevard urbain qui offrira des connexions à d'autres voies routières, ainsi qu'aux réseaux de parkings de tramways et à la future gare LGV d'Odysseus.

**Il a dit :** « Avec un trafic de 100.000 véhicules par jour en moyenne - et jusqu'à 170.000 pendant les migrations estivales, l'autoroute A9 connaît l'un des trafics les plus denses du réseau autoroutier français, cumulant flux de transit et déplacements de proximité », rappelle Vinci.

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

*Les Échos (Myriam Chauvot), 10 mars 2017*

**Info + :** [Plan à 800 millions pour les autoroutes](#)

*Les Échos, 27 janvier 2017*



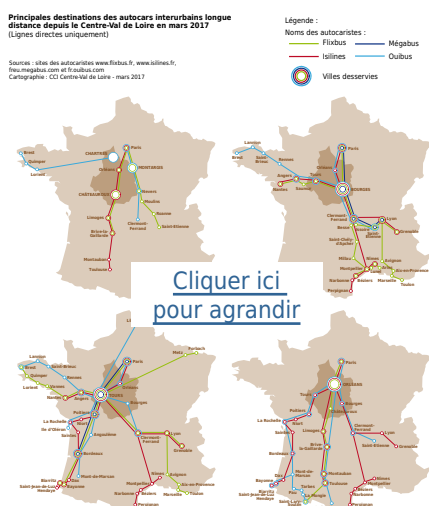
## AUTOCARS LONGUE DISTANCE



### L'OFFRE DES AUTOCARS INTERURBAINS EN CENTRE-VAL DE LOIRE

Après un premier recensement des liaisons d'autocars interurbains longue distance en mars 2016, CCI Centre-Val de Loire a procédé, un an après, à un nouveau recensement des principales destinations ouvertes au départ et à l'arrivée des villes régionales. 6 villes sont désormais desservies par les autocars interurbains longue distance. Vierzon et Blois, présentes en 2016, ne sont plus proposées mais Chartres a fait son entrée avec une liaison vers la Bretagne. Comme en 2016, la plupart des destinations françaises accessibles directement depuis les villes de la région tissent une toile plutôt orientée vers l'Ouest, le Sud-Ouest et le Sud-Est mais celle-ci s'est densifiée notamment pour Bourges, Tours et Orléans.

Analyse intégrale : [www.centre.cci.fr](http://www.centre.cci.fr)



### Info + : [Bus Macron : de nouvelles destinations bretonnes depuis Bourges](#)

Le Berry Républicain, 7 mars 2017

### ENQUÊTE ARAFER : LIBÉRALISÉ, L'AUTOCAR A PERMIS DE CRÉER UNE NOUVELLE DEMANDE DE TRANSPORT

Selon les premières données publiques issues d'enquêtes de terrain menées par l'ARAFER au deuxième semestre 2016, 17 % des utilisateurs des « autocars Macron » n'auraient pas voyagé en l'absence de ce nouveau mode de transport libéralisé depuis l'été 2015. Soit environ 900 000 voyages supplémentaires en un an. Plus de 40% des voyageurs en autocar se sont détournés de la voiture, y compris du covoiturage. 37% ont préféré l'autocar au train (dont 24% au TGV), principalement pour des motifs financiers.

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

Info + : [consulter les résultats complets](#) de l'enquête de l'ARAFER

La newsletter de l'Arafer, 16 janvier 2017

### LE MARCHÉ DU TRANSPORT PAR CAR SE RAPPROCHE DE LA MATURITÉ

Le nombre de passagers transportés par les « cars Macron » a atteint 1,56 million au 4<sup>e</sup> trimestre 2016, soit un recul de 22 % par rapport au trimestre précédent. C'est la 1<sup>e</sup> baisse de fréquentation d'un trimestre sur l'autre, depuis la libéralisation du marché en août 2015. Un signe supplémentaire que le marché, après une croissance échevelée portée par la volonté des opérateurs de conquérir des parts des marchés, se rapproche d'une certaine maturité. Sur l'ensemble de 2016, 6 millions de personnes ont emprunté une ligne d'autocar longue distance. L'ARAFER recensait 180 villes desservies, un chiffre amené à fluctuer au fil des mois, car les 3 compagnies restantes sur le marché (FlixBus, Ouibus et Isilines), ajustent leur offre au plus près de la demande, en ouvrant par exemple uniquement en hiver des lignes à destination des stations de sport d'hiver. Le marché reste toutefois très concentré : 88 % de la fréquentation est réalisé sur 30 % des liaisons seulement. Avec le recul du nombre de passagers au 4<sup>e</sup> trimestre, le taux de remplissage moyen des autocars a souffert, chutant de 46 % à 36 % par rapport à l'été. Cela n'a pas empêché le prix des billets de continuer à grimper : la recette moyenne par passager aux 100 kilomètres est passée en 3 mois de 4 à 4,7€.

**Les chiffres :** le secteur a généré 83 millions de chiffre d'affaires en 2016, soit 1,2 % de l'activité TGV de la SNCF. Son impact sur l'emploi est plus fort, avec 2.080 équivalents-temps pleins au 31 décembre dernier.

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

Les Échos (Lionel Steinmann), 17 mars 2017

### CARS MACRON : MAIS QUI SE SOUCIE DES GARES ROUTIÈRES ?

Le marché des cars Macron semble s'être ancré dans le paysage de la mobilité territoriale. Cependant, pour prendre le car, encore faut-il se rendre sur le lieu de prise en charge. Or les gares routières semblent être les grandes oubliées de la loi Macron. Du moins, cela paraît-il être le cadet des soucis des autorités compétentes en la matière. Pour remédier au manque d'intérêt qui semblent susciter ces arrêts, FlixBus, numéro un en France, a décidé d'étudier la perception qualitative qu'en ont les usagers. Des questionnaires ont été envoyés en fin d'année auprès de 40.000 clients en Europe, dont près de 10.000 en France. 1<sup>e</sup> constat : il ressort une plus forte insatisfaction de la part des usagers par rapport aux résultats de la première étude, réalisée au printemps 2016. En France, si les 116 arrêts référencés sont globalement jugés convenablement par 67 % des sondés, 33 % se déclarent insatisfaits, alors qu'ils étaient 28 % auparavant. Dans le détail, les arrêts des villes de taille moyenne sont mieux notés que ceux des grandes villes. Les attentes des usagers portent sur des services de base : s'abriter, s'asseoir, utiliser les commodités devant un service de restauration ou encore la présence d'un panneau d'informations. Plus curieusement, le critère de l'accessibilité arrive en dernier lieu.

**Il a dit :** « Il y a plusieurs objectifs, dont celui de faire prendre conscience aux personnes décisionnaires (les agglomérations, les mairies) que mettre des équipements de base à disposition des usagers n'est pas forcément idiot. Surtout que ce marché est en train de grossir, et qu'au passage, cela permet de rendre les villes attractives et de dynamiser une région ». Yvan Lefranc-Morin, Directeur général de FlixBus.

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

La Tribune (Mounia Van de Castele), 24 mars 2017

## L'EURE-ET-LOIR TERMINE L'ANNÉE EN FORCE ET ACCUEILLE LA MOITIÉ DES NOUVELLES SURFACES DE STOCKAGE EN RÉGION EN 2016

L'année 2016 s'est achevée par une forte croissance des mises en chantier d'entrepôts en Centre-Val de Loire. Le démarrage de plus de 210.000 m<sup>2</sup> au 4<sup>e</sup> trimestre permet à la région de terminer avec 351.000 m<sup>2</sup> de futures surfaces logistiques supplémentaires sur son territoire. 3 départements, l'Eure-et-Loir, le Loiret et le Loir-et-Cher, cumulent 90 % de ces nouveaux programmes de construction.

Même si une multitude de projets sont disséminés sur l'ensemble du territoire régional, il faut souligner une tendance au renforcement des grandes zones d'activités logistiques en bordure de l'A10. Ainsi, 5 communes, disposant toutes de zones à proximité de cet axe : Poupry (Eure-et-Loir), Baule et Gidy (Loiret) ainsi que Blois et Villebarou (Loir-et-Cher) concentrent les 3/4 des mises en chantier de 2016.

L'Eure-et-Loir domine l'année avec plus de 174.000 m<sup>2</sup> dont près de 164.000 m<sup>2</sup> construits ou en cours de construction sur la seule commune de Poupry.

La mise en route des 46.000 m<sup>2</sup> de surfaces d'entreposage à Baule permet au Loiret de se hisser à la deuxième place avec un peu moins de 79.000 m<sup>2</sup> aux termes de 2016.

Enfin, grâce aux constructions sur la zone d'activités Blois-Villabarou initiées au 3<sup>e</sup> trimestre, le Loir-et-Cher monte sur la 3<sup>e</sup> marche du podium régional avec environ 58.200 m<sup>2</sup>.

*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](http://www.centre.cci.fr)

Mise en chantier d'entrepôts Octobre - Décembre 2016	
Eure-et-Loir	143.808
Loiret	55.517
Loir-et-Cher	4.748
Indre	3.006
Indre-et-Loire	2.326
Cher	1.164
<b>Centre-Val de Loire</b>	<b>210.569 m<sup>2</sup></b>
- Premier trimestre : 44.655 m <sup>2</sup>	
- Deuxième trimestre : 27.158 m <sup>2</sup>	
- Troisième trimestre : 68.626 m <sup>2</sup>	

### Entrepôts commencés en 2016 en Centre-Val de Loire : 351.008 m<sup>2</sup>

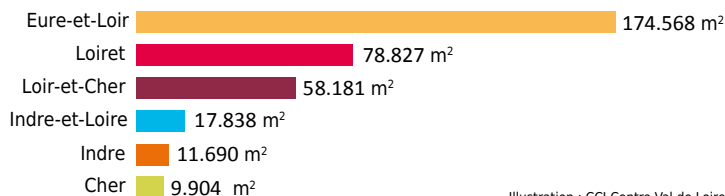
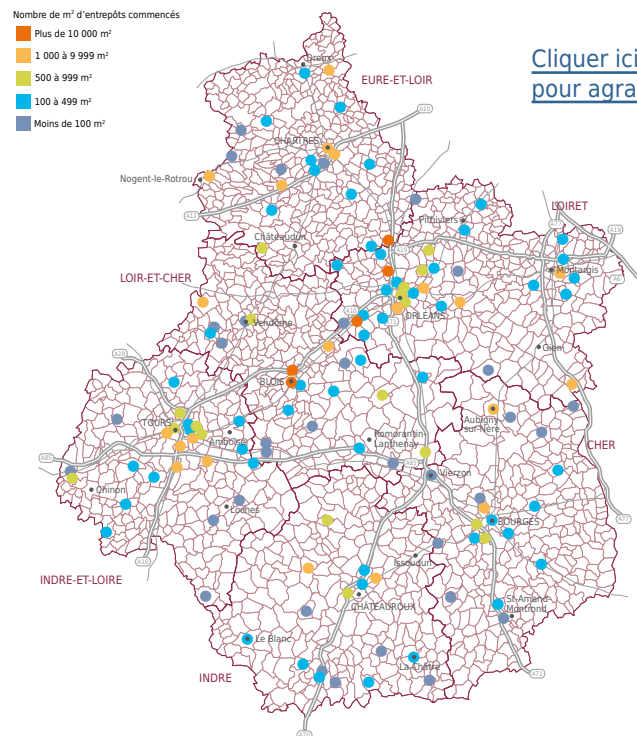


Illustration : CCI Centre-Val de Loire

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



[Cliquez ici pour agrandir](#)

**Cartographie :** CCI Centre-Val de Loire  
**Données :** SOeS, base Sit@del2, données en date de prise en compte  
**Note :** Une construction est considérée comme commencée (ou mise en chantier) après réception de la déclaration d'ouverture de chantier (DOC) envoyée par le pétitionnaire (ou maître d'ouvrage).  
**Avertissement :** Le passage de la SHON à la surface de plancher pour les permis de construire déposés ou modifiés depuis le 1<sup>er</sup> mars 2012 introduit une rupture dans les séries de surface de construction publiques. 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.