

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

POLITIQUE DES TRANSPORTS

ELISABETH BORNE DÉFEND UNE NOUVELLE « STRATÉGIE DES MOBILITÉS »

La ministre des Transports est revenue sur les grands axes de sa « feuille de route », notamment la « grande loi d'orientation » qui sera débattue au Parlement au premier semestre 2018. Critiquant des projets d'infrastructures « très datés dans leur conception », elle a regretté que les citoyens et les élus aient été placés « face à une alternative entre « on ne change rien et [la qualité] ne s'améliore pas » ou « on met une ligne à grande vitesse » et appelé les « ingénieurs » à « faire preuve d'imagination ». Il faut selon elle « raisonner davantage en termes de services ». Se disant « déçue quand elle voit la fréquentation des TER », insuffisante à ses yeux, elle juge nécessaire de « bâtir des chaînes de mobilité pour donner toute sa mesure au mode ferroviaire qui doit être un transport de masse ». Elle a aussi annoncé la nomination d'une personnalité chargée de mener les concertations avec les parties prenantes en vue de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

Elle a dit :

- ✓ « Si vous êtes capable d'organiser un déplacement dans lequel vous démarrez à vélo, vous continuez en TER et vous finissez en autopartage, ceci de façon fluide, vous évitez de prendre votre voiture ».
- ✓ « Nous allons nous contraindre à équilibrer de façon prévisionnelle, année par année et dans la loi, nos programmes d'investissement. Et ces choix structurants, qui peuvent être difficiles comme on peut l'imaginer, c'est bien le Parlement qui les portera ».

Elle est également revenue sur la nécessité de « trouver de nouvelles ressources » pour financer l'entretien des infrastructures, et notamment de « trouver un moyen de faire participer les poids lourds, notamment ceux en transit, qui souvent se fournissent en carburant à l'extérieur de nos frontières et ne paient pas de TICPE », taxe sur le carburant qui avait été augmentée pour compenser l'abandon de l'écotaxe. « Je n'ai pas de solution clé en main mais nos voisins ont trouvé la bonne façon de cibler la taxation sur les poids lourds en transit et ça marche ».

Article intégral : www.localtis.info

Localtis (Anne Lenormand) avec AFP 20 juillet 2017

Il a dit : « Les choix à venir seront difficiles, douloureux. Ils devront être faits en veillant à maintenir un équilibre entre les territoires et sans renforcer l'enclavement de certains d'entre eux ». Philippe Duron, ancien président de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

Info + : [Assises de la mobilité : la Fnaut détaille ses priorités](#)

Localtis, 11 septembre 2017

PUBLICATIONS

- ✓ [Emploi salarié et marché du travail dans les transports au deuxième trimestre 2017](#)
St@tinfo Transport, Octobre 2017
- ✓ [La conjoncture des transports au deuxième trimestre 2017 : les transports poursuivent leur reprise](#)
Datalab Essentiel, Septembre 2017
- ✓ [Activité du transport routier de marchandises au deuxième trimestre 2017](#)
St@tinfo Transport, Septembre 2017
- ✓ [Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au deuxième trimestre 2017](#)
St@t Info Transport, Septembre 2017
- ✓ [La messagerie au deuxième trimestre 2017](#)
St@t Info Transport, Septembre 2017
- ✓ [Évolution du transport léger dans les secteurs du transport routier de fret et de la messagerie entre 1995 et 2013](#)
Datalab Essentiel, Septembre 2017
- ✓ [Les comptes des transports en 2016 - Tome 1 - 54^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation](#)
Commissariat général au développement durable, Juillet 2017
- ✓ [Le potentiel de développement des autoroutes ferroviaires, Étude exploratoire](#)
Commissariat général au développement durable, Juillet 2017
- ✓ [Perspectives de développement des autocars](#)
Note d'analyse, France Stratégie, Juillet 2017
- ✓ [Les transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2016](#)
Commissariat général au développement durable, Juillet 2017
- ✓ [Accessibilité du Limousin et des territoires limitrophes](#)
Rapport de Michel Delabarre, Juillet 2017



LE RAPPORT DELEBARRE PRÉCONISE LA MODERNISATION DE LA LIGNE POITIERS-LIMOGES

Pour le sénateur du Nord, Michel Delebarre, le projet de ligne TGV Poitiers-Limoges semble cette fois enterré : la meilleure solution est de moderniser la ligne Poitiers-Limoges existante, une ligne en voie unique, pour y faire circuler à vive allure des TER, mais aussi des TGV. La nouvelle ligne TGV entre Paris et Bordeaux, qui passe dans les environs de Poitiers et est reliée à la ligne classique, sera ensuite empruntée par ces trains. Des rames TGV « pourraient ainsi être en mesure de rejoindre, à terme, la gare Montparnasse depuis Limoges en un temps approchant 2h30 », au lieu de plus de 3h00 actuellement, détaille ce rapport commandé par le précédent gouvernement. Michel Delebarre recommande également de réaliser des « améliorations soutenues » sur la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, pour laquelle l'État et la SNCF ont déjà engagé 1,5 milliard d'euros. En attendant de voir les améliorations sur les lignes ferroviaires, le rapporteur gouvernemental préconise plusieurs alternatives « à plus court terme », afin d'améliorer rapidement les liaisons entre Paris et Limoges. L'aménagement de la RN 147 entre Limoges et Poitiers doit être accéléré, selon lui, et le TGV Brive-Lille, « récemment abandonné par défaut de financement de son déficit », pourrait être remis en service.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (F.G. d'après AFP), 17 août 2017

À lire : Consultez le rapport [Accessibilité du Limousin et des territoires limitrophes](#)

▲ Dernière minute

Info + : [Et si le Paris-Orléans-Limoges-Toulouse était en train de voir le bout du tunnel ?](#)

Le Populaire du Centre, 6 octobre 2017

LGV BORDEAUX-TOULOUSE : LE FINANCEMENT DE SIX MILLIARDS BLOQUE TOUJOURS

À l'heure où l'État cherche à faire des économies sur son budget, il va falloir être imaginatif pour boucler le financement du tronçon LGV Bordeaux-Toulouse (estimé à 6 milliards d'euros). Face à la difficulté budgétaire, les collectivités locales ont déjà demandé au ministre des Transports une mission de financement dont les conclusions doivent être rendues cet été. Sans attendre ces nouvelles pistes pour mettre la LGV sur les rails, les régions Occitanie et Aquitaine ont lancé quant à elles une étude d'ingénierie financière et juridique. Mais pour Carole Delga l'innovation dans le financement doit surtout permettre de maintenir une maîtrise d'ouvrage publique. Pas question donc de renouveler le coûteux montage de Liséa. Cette société qui a financé et construit le tronçon Tours-Bordeaux est détenue à 33,4 % par Vinci et a mis sur la table 3,8 milliards aux côtés des pouvoirs publics qui ont apporté 4 milliards. En échange, Liséa se rémunère par des péages dont s'acquitte chaque TGV qui passe (7.000 € en moyenne par train). Une des idées pourrait être de demander au gouvernement de revoir la répartition entre les Régions du produit national de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE Grenelle) permettant de dégager des moyens nouveaux pour la LGV Bordeaux-Toulouse.

Article intégral : www.ladepeche.fr

La Dépêche du Midi, 1^{er} août 2017

Info + : [Le dossier de la LGV Bordeaux-Toulouse « n'est pas fermé », selon Jean-Luc Moudenc](#)

Mobilicités (Florence Guernalec), 7 septembre 2017

LA LGV BASQUE SEMBLE COMPROMISE

Faut-il lire entre les lignes ? Alors que l'agglomération de Bayonne espérait une LGV au Pays basque, le patron de la SNCF Guillaume Pépy, le PDG de la SNCF vient d'annoncer au maire de Bayonne, Jean-René Etchegaray, un investissement de 20 millions d'euros pour rénover la ligne Bayonne - Hendaye, selon une information de France Bleu Pays Basque. Une rénovation qui marquerait la volonté de la compagnie ferroviaire de rénover plutôt que d'investir dans une ligne à Grande Vitesse, ce que reconnaît le maire. « Ces travaux signifient qu'il y a des solutions possibles par le réaménagement et la restauration des voies existantes », a-t-il remarqué. Les travaux de modernisation seront lancés en 2018 et devraient durer deux ans.

Article intégral : www.deplacementspros.com

Déplacements Pro.com, 9 Août 2017

TET & TER

RÉOUVERTURE ORLÉANS-CHÂTEAUNEUF : ENQUÊTE PUBLIQUE OUVERTE LE 16 OCTOBRE

Le chaud et le froid soufflent sur le projet de réouverture de ligne Orléans-Châteauneuf. Le chaud c'est le lancement de l'enquête publique : l'arrêt a été signé par le préfet du Loiret. Le froid c'est la décision du gouvernement - dans le cadre des assises de la mobilité - de remettre en études tous les grands projets liés aux infrastructures de déplacement. Cette remise à plat concernerait donc les dossiers de réouverture de lignes et donc Orléans-Châteauneuf. À défaut du soutien de l'État, la Région devrait donc abandonner son projet et cela alors que cette réouverture aux voyageurs de la ligne de 28 km fermée en 1939 (sauf au fret) est un des grands projets du conseil régional qui veut consacrer 150 millions à ce projet, l'Europe 40 millions et l'État près de 20 millions. Mais ce projet ne peut souffrir aucun retard sous peine de voir la subvention européenne disparaître. C'est pourquoi le préfet lance l'enquête publique comme cela était prévu afin de tenir le calendrier qui prévoit une mise en service fin 2021.

Il a dit : « Si l'État ne tient pas sa parole sur les grands projets la Région ne pourra pas se substituer ». François Bonneau, président du conseil régional du Centre-Val de Loire, au micro de France Bleu Orléans

Info + : Le public pourra s'exprimer du 16 octobre au 22 novembre dans les 6 communes desservies par la ligne (Orléans, Saint-Jean-de-Braye, Chécy, Mardié, Saint-Denis-de-l'Hôtel, Châteauneuf-sur-Loire), dans les locaux d'Orléans Métropole et de la Communauté de communes des Loges mais aussi sur Internet : www.orleans-chateauneufsurloire.fr et www.loiret.gouv.fr

Article intégral : www.magcentre.fr

Mag'Centre, 23 septembre 2017

FERROVIAIRE

PAYS-DE-LA-LOIRE : DES TER ROULENT POUR LA PREMIÈRE FOIS SUR UNE LGV

La Région des Pays-de-la-Loire profite de l'ouverture de la LGV Le Mans-Rennes pour faire rouler à 200 km/h des TER spécialement conçus et équipés. Résultat, un gain de temps de 38 minutes entre Angers et les villes de Rennes et Laval, et de 40 minutes entre Nantes et Laval.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 5 juillet 2017

Info + : [Outre sa nouvelle LGV, le réseau ferroviaire breton renforce ses TER](#)

Les Échos (Stanislas Du Guerny), 2 juillet 2017



DIVERS

VOIE FERRÉE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE : PUBLICATION DE LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Dans sa décision du 26 juillet 2017, le maître d'ouvrage du projet de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) a annoncé qu'il décidait de poursuivre son projet en s'appuyant sur « les échanges qui se sont tenus avec l'ensemble des participants et les avis et attentes exprimés au cours du débat public ». Les conclusions et recommandations émises par la CPDP et la CNDP à l'issue du débat public ont été largement prises en compte dans sa décision.

Info + : Consulter la [décision du maître d'ouvrage](#) et le [communiqué de presse de SNCF Réseau](#)

Lettre d'information de la CNDP, Septembre 2017

À lire : Vous pouvez accéder au [compte rendu](#), [au bilan](#), ainsi qu'aux archives des réunions générales et ateliers thématiques sur le [site Internet du débat public VFCEA](#).

Lettre d'information de la CNDP sur le débat VFCEA

FLIXBUS SE LANCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Après avoir réussi à dominer le marché de transport en autocar en Europe, l'entreprise investit dans le ferroviaire. Elle a sauvé de la faillite Locomore, une start-up berlinoise de transport ferroviaire. Pour ce rachat, FlixBus s'allie avec la compagnie ferroviaire privée tchèque Leo Express, qui assurera la gestion opérationnelle du service. Le transporteur en autocar s'occupera d'organiser la vente de billets via sa plateforme commerciale. Une 1^{ère} ligne sera opérationnelle dès le 24 août entre Berlin, Hanovre et Stuttgart. FlixBus veut concurrencer la Deutsche Bahn, qui détient encore 99 % du marché des grandes lignes outre-Rhin, malgré une ouverture à la concurrence qui remonte à 1994. La jeune pousse, qui a découragé les velléités d'autres opérateurs d'autocars longue distance, trône 90 % des parts de marché en Allemagne. Le transporteur prévoit d'être rentable en 2018 sur son marché domestique. En France, où le marché a été libéralisé en août 2015 suite au vote de la loi Macron, le service n'est pas rentable pour l'instant, comme pour ses concurrents.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Florian Cazerres), 16 août 2017

FERROVIAIRE : DESSINE-MOI L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Les sénateurs Louis Nègre et Hervé Maurey ont présenté les principales orientations de leur texte sur l'ouverture à la concurrence dans les transports ferroviaires de voyageurs. La proposition de loi ne prévoit pas de dérogation à la concurrence sur les services régionaux, mais fixe des limites à l'open access et prévoit des obligations de service public au niveau national.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 10 juillet 2017

Info + : [Libéralisation du TER : Région de France adapte son organisation](#)

Mobilicités, 29 août 2017

LA SNCF FAIT SON AUTOCRITIQUE SUR LA DÉGRADATION DE SA QUALITÉ DE SERVICE

La capacité de la SNCF à maintenir sa qualité de service même en cas d'imprévus s'est régulièrement dégradée ces dernières années, et appelle des mesures urgentes. Ce constat a déjà été fait par de très nombreux voyageurs, mais il est aujourd'hui dressé dans un rapport commandé... par la SNCF elle-même, qui a mandaté un petit groupe d'experts indépendants pour ausculter la « robustesse » du système, c'est-à-dire sa faculté à encaisser les aléas (circulation ralentie pour cause de travaux, incidents liés à la météo...) sans que les retards ne se multiplient en cascade. Le rapport qui en résulte est sévère, même si le groupe ferroviaire a des circonstances atténuantes. Il fait circuler 15.000 trains par jour, sur 35.000 kilomètres de voies, ce qui implique une organisation d'une immense complexité. Et les travaux pour moderniser le réseau se sont multipliés ces dernières années, amenant à ralentir les trains sur certaines portions. Les carences relevées n'en sont pas moins nombreuses, la plupart dessinées en creux, à partir des préconisations pour y remédier. Le document vise « la reconquête de la robustesse », ce qui signifie que celle-ci a été perdue de vue. Et il recommande « d'améliorer la cohérence entre le niveau de performance promis et le niveau de performance réalisable ». En clair, la compagnie prend parfois (vis-à-vis des régions notamment) des engagements sur le nombre et la vitesse de circulation des trains qu'elle ne peut pas tenir, car elle ne tient pas compte, par exemple, de l'état du matériel, ou des limitations temporaires de vitesse rendues nécessaires par une zone de travaux. Cela résulte d'un fonctionnement en silo, où « chacun regarde de son point de vue », explique l'un des experts, mais sans vision d'ensemble.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 17 juillet 2017

L'AÉROPORT DU LOIRET TERMINE UNE PISTE DE 1.600 MÈTRES

La piste de l'Aéroport du Loiret, à Saint Denis de l'Hôtel (Orléans), est une alternative crédible pour les voyageurs d'affaires qui veulent éviter la saturation des pistes du Sud de Paris. Avec 38.000 mouvements l'an dernier, l'aéroport enregistre notamment des avions d'affaires venus de loin, des États-Unis, du Canada ou encore de Cuba depuis le début de l'année. Problème, la piste, allongée pourtant en 2002, est trop courte pour répondre aux besoins des long-courriers et aux normes européennes. Le département du Loiret, principal gestionnaire du site, a décidé d'assumer la facture de 1,8 million d'euros pour des travaux d'allongement de la piste de 200 mètres. En cours depuis l'été, ils doivent porter le tarmac à une longueur de 1.600 mètres. Ces travaux devraient être terminés au cours de la dernière semaine d'octobre.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 26 septembre 2017

L'AVIATION D'AFFAIRES PREND SON ENVOL À L'AÉROPORT DE BOURGES

L'aviation d'affaires de l'aéroport de Bourges semble enfin prendre son envol ! C'est en tout cas le constat fait par la société Edeis, exploitante de l'équipement berruyer depuis le mois de janvier dernier. « La fréquentation du nombre d'avions privés a plus que doublé en août dernier par rapport à la même période l'an passé : 135 avions contre 60 », constate Simon Dreschel, directeur des exploitations aéroportuaires d'Edeis. « Ce doublement de l'aviation d'affaires au mois d'août est le résultat d'un développement des services au sein de l'équipement à l'attention des usagers, souligne Simon Dreschel. La plateforme aéroportuaire, ouverte le week-end, est désormais capable d'accueillir 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 les voyageurs, mais aussi les missions de service public, comme les évacuations sanitaires et les transports d'organes par exemple ».

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Frank Simon), 13 septembre 2017

CHÂTEAUROUX : MARCEL-DASSAULT VOLE À VUE

Les liaisons saisonnières ont pris leur envol en juin pour la durée de l'été, et jusqu'à présent, les avions se remplissent au moins aussi bien que l'année précédente. L'Embraer 190 de Hop ! et sa centaine de places, affrété par Corsicatours pour rallier Ajaccio, atteint un taux de remplissage de 85 %, en hausse par rapport 2016. Mais cela ne réjouit pas outre mesure Jean-Marc Etori, PDG de Corsicatours : « Cela ne nous permet pas d'atteindre l'équilibre budgétaire, car nous fonctionnons en charter, ce qui demande d'approcher les 100 % ». Pendant ce temps, la compagnie iGavion a mis en place un troisième aller-retour hebdomadaire pour Nice, sur les mois de juillet et août, pour répondre à un très bon début de saison. Son Saab 340 d'une trentaine de places n'en est qu'à sa troisième saison, mais il a déjà conquis son public. Mélanie habite à Limoges, et va régulièrement voir ses grands-parents du côté de Nice. « Prendre l'avion ici, c'est beaucoup plus rapide et moins fatigant. » De son côté, Corsicatours devrait reconduire la ligne Châteauroux-Ajaccio pour l'année de 2018. Mais, pour la suite, le dirigeant corse laisse planer le doute : « Ça ne tient à rien ».

Il a dit : Mark Bottemine, directeur général de l'aéroport, comprend la frilosité de Corsicatours. « Ce n'est pas leur avion, mais celui de Hop !, qui leur fera payer la même chose, que l'appareil soit plein ou vide », rappelle-t-il.

Article intégral : www.lanouvelrepublique.fr

La Nouvelle République (Arthur Carpentier), 1^{er} août 2017

DE NOMBREUX PROJETS POUR L'AÉROPORT DE TOURS

Les chiffres de fréquentation de l'aéroport des six premiers mois viennent d'être publiés. Qu'apprend-on ? D'abord que la première destination - sans doute impactée par un effet attentat - n'est plus Londres (25.049 passagers en cumul annuel) mais Porto (25.558), devant Marrakech (16.644). Dublin (8.570) et Marseille (8.373). Lors de l'inauguration du salon d'affaires voici quelques jours, Youssef Sabeh a confirmé la bonne santé de l'aéroport Tours-Val de Loire. Le directeur général de la société Edeis, en charge de l'exploitation commerciale, veut aussi accompagner son développement après avoir investi dans l'aérogare, l'informatique et un salon d'affaires. « La situation des parkings n'est pas normale. Les gens se garent sur le gazon ou ce qu'il en reste. A Tours, le stationnement est payant. Sauf à l'aéroport ! Nous allons donc proposer de nouveaux services également payants à terme, avec la capacité de moduler les tarifs... » Youssef Sabeh n'exclut pas non plus l'arrivée d'une deuxième compagnie aérienne, « en cohabitation avec Ryanair ». Avant d'indiquer : « La gestion du contrôle aérien, après le départ de l'armée de l'air dans trois ans, n'est pas un problème pour nous. Nous étudions la prise en charge avec la DGAC (Direction générale de l'aviation civile)... » Edeis va enfin être attentif à la répartition du foncier en 2020. Selon nos informations, la métropole pourrait récupérer 180 ha et l'aéroport 100 ha. L'exploitant y verrait là de nouvelles pistes de développement qui lui permettraient d'aboutir à l'équilibre, avec l'objectif fixé par Philippe Briand de passer de 200.000 à 350.000 passagers par an.

Article intégral : www.lanouvelrepublique.fr

Info + : [Le décollage de l'aviation d'affaires](#)

La Nouvelle République (Bruno Pille), 12 juillet 2017

L'AÉROPORT DE POITIERS RISQUE LA MARGINALISATION

L'aéroport de Poitiers-Biard n'est pas jugé prioritaire à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine. Le conseiller régional Mathieu Bergé doit proposer d'adopter un nouveau règlement d'intervention ambitieux puisqu'il prévoit un engagement financier supplémentaire de 2 millions d'euros. Pas question toutefois pour la Région d'entrer au syndicat mixte de l'aéroport. Et ce, alors que la collectivité s'appête à le faire dans plusieurs aéroports, notamment à La Rochelle pour accompagner une stratégie touristique avec l'île de Ré. Dans son livre blanc, l'Union des Aéroports Français recommande la mise en place de politiques aéroportuaires régionales. « Une vision globale à l'échelle régionale aurait pour effet de permettre des coopérations et des synergies entre plateformes ». Entre La Rochelle et Limoges, mais aussi à proximité de Tours, à Poitiers de trouver sa place.

Il a dit : « Nous voulons tout remettre à plat en observant les stratégies de nos 11 plateformes, explique Mathieu Bergé. (...) La Région ne se désengage pas mais nous ne prévoyons pas, à l'heure actuelle, d'entrer au capital de l'aéroport. Cela ne veut pas dire que nous ne le ferons jamais. Si les aéroports qui n'ont pas de stratégie identifiée en développent une, la Région pourra revoir sa position. L'aéroport de Poitiers n'a pas vocation à désenclaver puisqu'il y a déjà la LGV. Il n'a pas vraiment de stratégie touristique. Et il a une ligne vers Lyon qui représente un intérêt économique. Nous continuerons à la soutenir financièrement comme nous le faisons déjà et nous nous mobiliserons pour que l'État continue à le faire après 2019 ».

Article intégral : www.lanouvelrepublique.fr

La Nouvelle République (Baptiste Bize), 1^{er} août 2017

 **Dernière minute**

Info + : [L'aéroport de Poitiers dans la tourmente](#)

DéplacementsPros.com, 5 Octobre 2017

LE TRAFIC AUTOMOBILE VA AUGMENTER MALGRÉ LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Une étude du cabinet PricewaterhouseCoopers estime que le parc de voitures en circulation pourrait baisser de 80 millions en Europe d'ici à 2030, en raison de la progression de l'autopartage. Cependant, le trafic sur les routes devrait augmenter, car les voitures partagées seront bien plus utilisées que des véhicules détenus en propre. Ainsi un véhicule partagé roulera en moyenne 58.000 kilomètres par an, grosso modo l'équivalent d'un taxi, contre 13.230 kilomètres par an pour une voiture non partagée, a calculé PwC. Avec pour conséquence qu'une voiture partagée sera à remplacer plus souvent, tous les 3,9 années, contre toutes les 17,3 années pour une voiture individuelle.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 12 septembre 2017

AUTOCARS LONGUE DISTANCE

LA DESSERTE DES AÉROPORTS, GISEMENT DE CROISSANCE INATTENDU

Lancés au départ comme une alternative au train et à la voiture pour les trajets longue distance à un coût inférieur au train, les « cars Macron » rencontrent également un succès croissant dans la desserte des aéroports, notamment en province. Sur ce sujet, l'attention s'est polarisée ces derniers mois sur la volonté de FlixBus de monter une liaison alternative entre Paris et Beauvais, qui héberge Ryanair. Mais ce créneau intéresse tous les opérateurs, et notamment Ouibus, comme le montre l'offre lancée en avril dernier sur l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Bien desservie par les transports en commun depuis la capitale des Gaules, la plate-forme aéroportuaire l'est en revanche beaucoup moins depuis les autres villes de Rhône-Alpes, ce qui contraint de nombreux voyageurs à prendre leur voiture. De la même manière, la filiale de la SNCF dessert depuis ces derniers mois les aéroports de Marseille, Bâle-Mulhouse et bientôt Bordeaux. Elle a également ouvert des lignes reliant Roissy-CDG depuis Lille, Rouen et Caen, ou Orly depuis Tours et Orléans.

Le chiffre : Ouibus annonce 320.000 passagers transportés depuis ou vers les aéroports entre janvier et août 2017, soit une progression de 185 % par rapport à la même période de 2016.

Ils ont dit :

- ✓ Isilines (groupe Transdev) constate un doublement de la fréquentation à destination des aéroports : « Aujourd'hui, des habitants de villes moyennes comme Le Mans, Rennes, Tours, Poitiers peuvent se rendre dans les grands aéroports sans passer par Paris et à des tarifs très bas. Le car est devenu une vraie solution, et pas seulement les mois d'été ».
- ✓ « Nous avons de très bons contacts avec l'ensemble des 10 aéroports que nous desservons à date, rapporte FlixBus. Ils nous ont tous très bien accueillis et proposent leur aide pour faciliter la logistique, sur la signalétique par exemple. »
- ✓ Pour Roland de Barbentane, le directeur général de Ouibus : « C'est un marché qui va continuer à nous surprendre, à sortir des sentiers battus, car son agilité lui permet de se porter sur les interstices de mobilité qui ne sont pas remplis ».

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 4 septembre 2017

BOURGES AUGMENTE SON OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC DE 13 %

A partir du 4 septembre 2017, le réseau de transports publics de Bourges s'articulera autour de 3 lignes pilotes, dotées d'une fréquence de 6 minutes tout au long de la journée, auxquelles s'ajouteront 5 lignes principales et 7 lignes de proximité. Cette nouvelle offre se veut plus adaptée aux évolutions du territoire. Au cours des 5 prochaines années, RATP Dev devra mettre en place un nouveau système de déplacement articulé autour de 2 pôles d'échanges multimodaux. Le 1^e, situé à la gare SNCF, sera aménagé pour faciliter les correspondances entre les bus et les TER. Le 2nd sera construit au sud du centre de Bourges. Son objectif est de désengorger le premier et de mieux répartir les flux de déplacements entre le nord et le sud de l'agglomération. C'est notamment pour relier ces territoires qu'AggloBus envisage de créer une ligne de bus à haut niveau de service.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Christine Cabiron), 4 juillet 2017

L'AUTOCAR TOUJOURS EN MARCHÉ !

En 2016, les cars Macron ont transporté 6 millions de personnes. Au 1^{er} trimestre 2017, la fréquentation a augmenté en moyenne de 25 % par rapport à la même période de 2016. Sur ces 6 millions, 1 million n'aurait pas réalisé leurs déplacements sans cette nouvelle offre de mobilité. Sur les 5 millions restants, un peu plus de la moitié auraient été réalisés en voiture personnelle ou en covoiturage et le reste en train. L'autocar n'a pris globalement qu'un peu plus de 2 millions de passagers au train. Sur les liaisons radiales depuis ou vers Paris, c'est bien au train que l'autocar a pris le plus de voyageurs : 31 % à la grande vitesse, 4 % au TER et 12 % aux Intercités. Le covoiturage et la voiture individuelle ne « perdant » respectivement que 28 % et 7 %. Une proportion inversée pour les liaisons transversales : 26 % pris au train ; 34 % à la voiture personnelle et 20 % au covoiturage. Il est vrai que, sur ces liaisons, l'offre ferroviaire quand elle existe n'est pas toujours adaptée aux besoins des voyageurs.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Robert Viennet), 12 juillet 2017

À lire : le [bilan du 1^{er} trimestre 2017](#) par l'ARAFER

Le chiffre : Au 1^e trimestre 2017, le taux de remplissage moyen des cars longue distance était de 44 %.

Info + : [Avec l'été, les autocars « Macron » passent la vitesse supérieure](#)

Les Échos (Lionel Steinmann), 21 juillet 2017

À lire : Le rapport de France Stratégie sur [les perspectives de développement des autocars](#), qui prévoit 25 millions de passagers à l'horizon 2030.

LES COLLECTIVITÉS SOMMÉES D'AMÉLIORER LES GARES ROUTIÈRES

Les classements des gares mettent certaines collectivités au pied du mur. En queue du classement, la gare routière de Tours manque d'abris, de toilettes, d'accessibilité... alors qu'elle est un point de transit majeur entre Paris et le Sud-Ouest, le littoral atlantique, l'Espagne et le Portugal. La métropole a diligemment une étude pour aménager une nouvelle gare d'ici 2021. « Deux sites ont été identifiés. La nouvelle gare sera intermodale et connectée au tramway ou à une ligne de bus à haute fréquence, ce qui n'est pas le cas actuellement » explique Frédéric Augis, vice-président Transports.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos, 19 septembre 2017

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

Près de 105.000 m² de surface de stockage se sont construits ou sont en cours de construction sur les 6 premiers mois de l'année 2017. Plus de la moitié de ces nouvelles surfaces sont concentrées sur deux départements : le Loir-et-Cher et le Loiret. Le Loir-et-Cher prend la tête du podium régional notamment grâce à la mise en chantier du projet logistique de plus de 36.000 m² sur la zone d'activités des Portes de Chambord à Mer. Pour le Loiret, plus de 10.000 m² viennent s'ajouter aux 7.756 m² déjà en construction au 1^{er} trimestre sur la commune de Saint-Cyr-en-Val dans la Métropole d'Orléans.

Mise en chantier d'entrepôts Avril - Juin 2017	
Loir-et-Cher	37.633
Loiret	15.748
Indre-et-Loire	10.996
Eure-et-Loir	8.423
Cher	3.124
Indre	263
Centre-Val de Loire	76.187
Premier trimestre : 28.269 m ²	

Entrepôts commencés entre janvier et juin 2017 en Centre-Val de Loire : 104.456 m²

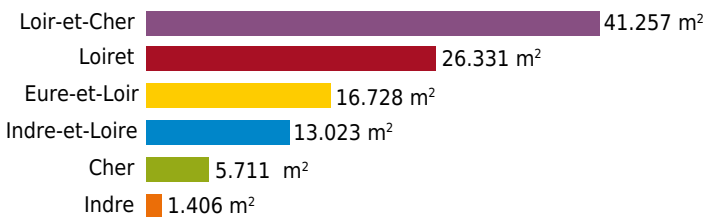


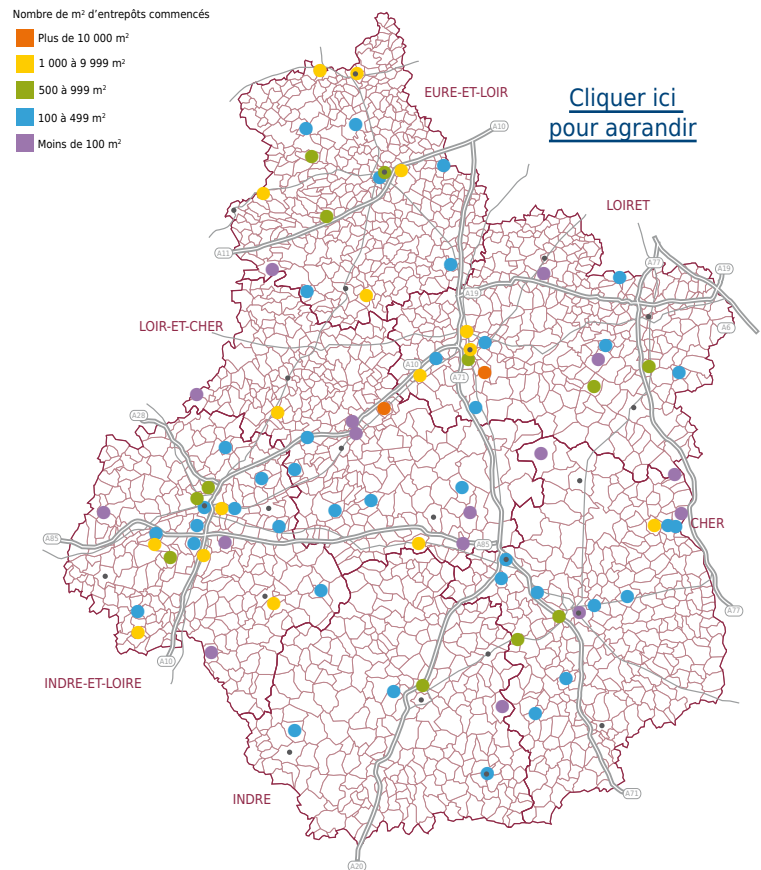
Illustration : CCI Centre-Val de Loire

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

Pendant l'été, l'Eure-et-Loir a enregistré 16.700 nouveaux mètres carrés d'entrepôts pour moitié dans les communes de Lutz-en-Dunois, Nogent-le-Phaye, Chartres et Pontgouin.

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.

Mises en chantier d'entrepôts dans les communes de la région Centre-Val de Loire au 2^e trimestre 2017



Cartographie : CCI Centre-Val de Loire
Données : Sit@S, 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.

APPUI AUX TERRITOIRES

À vos agendas

EN 2018, QUELLE STRATÉGIE COMMERCE METTRE EN ŒUVRE AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DE NOS TERRITOIRES ?

La CCI Loiret organise un colloque, à destination des élus et techniciens des collectivités locales du Centre-Val de Loire, le 7 décembre 2017, de 14 h à 17h30, dans les locaux de CCI Centre-Val de Loire à Ingré (45). Au programme : « Commerce de demain, dynamiques de territoires et dynamiques de distributeurs », « Loi NOTRe et nouvelles responsabilités en matière de commerce », « Les défis à relever sur les territoires pour préparer le commerce de demain », « Quels outils et quelle gouvernance commerce sur les territoires ? » et « Quels financements pour accompagner la politique du Commerce ? »

Info + : contactez Pascal Hurault - 02.38.77.77.90
pascal.hurault@loiret.cci.fr



L'ABSENCE DE TRANSPORTS EN COMMUN EN MILIEU RURAL, UN FREIN À L'EMPLOI À LEVER

C'est un fait : « Il nous est difficile de recruter les effectifs dont nous avons besoin pour faire face à notre carnet de commandes », regrette Richard Jude, directeur d'établissement de Wilo Intec, alors que l'entreprise est en plein développement et tend à devenir « une usine du futur » avec de belles perspectives pour les années à venir. Elle doit donc recruter localement, mais aussi sur les bassins de Vierzon, Bourges ou encore Gien (Loiret). Là, l'absence de transport sur le secteur constitue un frein. Mecachrome, qui compte à ce jour 80 postes à pourvoir, rencontre les mêmes difficultés. Les représentants des 2 grandes entreprises albiniennes, de Pôle emploi, ainsi que les élus locaux, Philippe Fournié, le vice-président de la Région Centre-Val de Loire délégué aux transports, Laurence Renier, maire d'Aubigny, se sont mis autour de la table, pour tenter de trouver des solutions. La Communauté de Communes, soutenue par la Région, lancera cet automne une étude qui permettra d'identifier clairement les besoins des entreprises. « On a déjà 15-20 personnes qui viennent chaque jour de Bourges », note Didier Gault, chargé de recrutement chez Mecachrome. « On en a 27 chez Wilo, poursuit Jessica Faucard, auxquels on peut déjà en ajouter 7 de Saint-Martin-d'Auxigny ». Des navettes, communes à plusieurs entreprises (au moins ces deux-là), pourraient alors être mises en place, à moins que des lignes poururbaines soient revues (il existe une ligne qui fait Aubigny-Bourges par exemple, mais pas l'inverse).

Il a dit : « Pour des postes peu qualifiés, des salaires bas, quand on doit déjà ajouter le transport, ce n'est pas attractif », avance Jessica Faucard, responsable des ressources humaines de Wilo Intec.

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Sabrina Vernade), 12 juillet 2017

IL RESTE DE VRAIES ZONES BLANCHES EN FRANCE, L'ARCEP LE MONTRE !

L'ARCEP a publié de nouvelles cartes de couverture mobile à quatre niveaux d'évaluation. L'Autorité de Régulation des Communications Électroniques et des Postes intègre ces cartes dans son application, lancée en mars : monreseauumobile.fr. Les clients n'ont plus qu'à vérifier la qualité de leur réseau avant un déplacement. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que la réalité de la couverture en Internet ou téléphonie mobile est loin des promesses des opérateurs : « La belle carte à 99 % de la population, elle devient une couverture à 60 % » qui « colle beaucoup plus au ressenti des Français », explique Sébastien Soriano, président de l'ARCEP. Avec ces nouvelles cartes, l'ARCEP entend stimuler les opérateurs pour doper encore la couverture mobile. Il s'agit de provoquer « un choc de transparence », pour réorienter la concurrence que se livrent les opérateurs, afin que celle-ci porte non seulement sur les prix mais aussi sur les performances des réseaux. L'ARCEP a également pour objectif d'enrichir, d'ici 2018, les cartes de couverture des services data, et notamment les cartes 4G.

Article intégral : www.deplacementspros.com

Déplacements Pro.com, 18 septembre 2017

TRÈS HAUT DÉBIT : LE GOUVERNEMENT VEUT LA 4G POUR TOUT LE TERRITOIRE

Emmanuel Macron relie souvent l'enjeu du déploiement de la 4G, à celui de l'avancement du plan France THD. Son gouvernement semble lui emboîter le pas, et prendre acte de la convergence qui se dessine peu à peu entre réseaux mobiles, et réseaux filaires d'accès à l'Internet. La rencontre avec les principaux opérateurs, le 7 juillet, constituait le premier pas d'une remise à plat des relations entre l'État et les acteurs des télécoms. Le gouvernement a demandé aux opérateurs « d'accélérer le déploiement des réseaux fixe et mobile » et de présenter à la rentrée, une « feuille de route permettant d'atteindre l'objectif fixé par le gouvernement ». Outre le THD pour tous d'ici 2022, le gouvernement promet également « la fin des zones blanches 4G » : ceci constitue une évolution par rapport à la politique précédente de résorption des zones blanches, qui se focalisait sur les équipements 3G mutualisés. Une situation qui agaçait les élus locaux, conscients de consentir à des investissements importants pour obtenir une technologie déjà pour partie obsolète. Sur le front de l'aménagement numérique, les rendez-vous vont désormais s'enchaîner. La Conférence nationale des territoires aborde également l'enjeu numérique [lire « Ils ont dit »]. Puis, à la rentrée, on y verra sans doute plus clair sur les instruments que le gouvernement entend convoquer pour accélérer les déploiements. Sur le terrain du mobile, les opérateurs, tout comme les collectivités, plaident pour une baisse du coût d'achat des licences, en échange d'obligations de couverture plus strictes.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis (Pierre-Marie Langlois), 10 juillet 2017

Ils ont dit :

✓ Lors de la Conférence nationale des territoires réunie au Sénat, Emmanuel Macron a annoncé une couverture de la France entière « en haut et très haut débit » d'ici « à la fin de l'année 2020 ». Cette promesse permettrait d'accélérer le calendrier de deux ans puisque les précédents gouvernements s'étaient engagés sur la date de fin 2022. « Nous devons donc, d'ici à la fin de l'année, prendre des mesures nouvelles d'incitation et de contrainte à l'égard des opérateurs de téléphonie », a expliqué Emmanuel Macron.

✓ Pour y parvenir, de nouvelles solutions technologiques pourraient être mises en oeuvre : « si l'ambition de long terme reste la fibre optique, le président de la République a clairement entendu le message de la Fédération des industriels des Réseaux d'Initiative Publique (FIRIP) ces derniers jours, confirmant que le très haut débit pour tous est possible dès 2020, grâce à l'apport de technologies complémentaires à court terme (type 4G fixe et satellite) », indique Etienne Dugas, président de la FIRIP.

Article intégral : www.collectiviteslocales.fr

Collectivités-locales.fr, 19 juillet 2017