

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

UNE LOI D'ORIENTATION POUR DÉSENCLEVER LES « ZONES BLANCHES DE LA MOBILITÉ »

« Redonner ses chances à chaque territoire et à chaque citoyen », résume la ministre des Transports, Elisabeth Borne, dans une [interview au quotidien La Croix](#). C'est l'objectif principal de la loi d'orientation des mobilités qui sera présentée par le gouvernement au mois de février 2018, et qui sera fondée sur le travail réalisé lors des assises nationales de la mobilité qui s'achèvent. Cet objectif sera décliné en 3 priorités : une remise à niveau du réseau routier national afin de désenclaver les « zones blanches de la mobilité » ; la couverture à 100 % du territoire par des autorités organisatrices pour proposer des services de transport aux habitants, et des dessertes ferroviaires plus fréquentes et cadencées dans les métropoles en province. La ministre annonce que la remise à niveau du réseau routier passera par un plan sur 10 ans pour désenclaver la France. « Cela représente une centaine d'opérations essentielles, trop longtemps repoussées de contrats de plan en contrats de plan ». Autre priorité, l'offre ferroviaire jugée insuffisante en termes de fréquence et de cadencement. Concrètement, il s'agira de moderniser les systèmes d'exploitation ou de signalisation pour rendre le train plus attractif. La loi d'orientation présentée au Parlement traitera également de la programmation des grands projets qui s'appuiera sur le travail réalisé par le conseil d'orientation des infrastructures présidé par Philippe Duron.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (F.G.), 13 décembre 2017

LA COMMISSION EUROPÉENNE VA INVESTIR 163,5 MILLIONS D'EUROS DANS LE RÉSEAU FRANÇAIS DE TRANSPORT

La Commission va investir 163,5 millions d'euros dans 4 projets français destinés à développer ou moderniser le réseau européen de transport. Dans un communiqué, elle cite 3 d'entre eux : le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS sur la LGV Paris-Lyon (116,9 millions) ainsi que la mise à niveau du nœud ferroviaire de Lyon (30,8 millions) ; L'installation de 20 points de rechargement en hydrogène et 1.000 véhicules équipés de piles à combustibles à hydrogène en région Auvergne-Rhône-Alpes (10,1 millions) ; l'installation de 15 stations de rechargement multi-usage en France, en Italie et au Royaume-Uni. Celles-ci fourniront du gaz naturel liquéfié, du gaz naturel comprimé et du Blueeaze pour le transport réfrigéré (5.5 millions). Le financement combine pour la toute première fois des subventions européennes avec d'autres sources de financements publics ou privés, portant l'investissement total à 360,7 millions d'euros.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (F.G.), 30 novembre 2017

LA COMPOSITION DE LA NOUVELLE COMMISSION DURON SUR LES INFRASTRUCTURES

C'est par une médiatisation sans excès que la ministre des Transports Elisabeth Borne a installé le conseil d'orientation des infrastructures le 17 octobre 2017. Ainsi, cette étape attendue n'a pas fait l'objet d'un communiqué officiel, mais elle a été signalée sur le site des Assises nationales de la mobilité. Le rôle de cette structure est important sur le papier. Inspirée de la commission Mobilités 21, dite « Commission Duron » du nom de son président, elle doit établir, au terme de ses auditions, un tri plus efficace dans la programmation des projets de grandes infrastructures (canal Seine-Nord, LGV Bordeaux-Toulouse, A45, etc.) en fonction des moyens réels de l'AFITF. Son objectif, indique le gouvernement, est de « définir sous deux mois une stratégie et une programmation soutenables des actions à mener dans la prochaine décennie dans le domaine des transports et des mobilités ». Ensuite, une fois la loi de programmation votée en 2018, ce comité aura vocation à observer le respect des engagements législatifs.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Marc Fressoz), 31 octobre 2017

Info + : Gérard Cornu, sénateur d'Eure-et-Loir, fait partie des 16 membres de cette Commission.

▲ Dernière minute : [La Commission en déplacement à Chartres pour l'A154](#)

L'Écho Républicain, 16 janvier 2018

PUBLICATIONS

- ✓ [Fiche technique de l'ORT Centre-Val de Loire sur les transports exceptionnels](#)
ORT Centre-Val de Loire, Décembre 2017
- ✓ [Chiffres clés des transports - édition 2017, ORT Centre-Val de Loire](#)
ORT Centre-Val de Loire, Décembre 2017
- ✓ [La messagerie au troisième trimestre 2017](#)
Statinfo - Décembre 2017
- ✓ [Le transport routier de marchandises français entre 1996 et 2016 : impacts de la crise économique et de la concurrence](#)
Datalab essentiel - Décembre 2017
- ✓ [Les non-salariés dans le transport - Hausse des effectifs et baisse du revenu d'activité entre 2009 et 2014](#)
Datalab essentiel - Novembre 2017

L'ASSOCIATION TGV GRAND CENTRE AUVERGNE AVANCE À TOUTE PETITE VAPEUR

C'est déjà une longue histoire que ce TGV Grand Centre Auvergne nommé POCL (Paris, Orléans, Clermont-Ferrand, Lyon). Une décennie est passée et tout est à revoir. Pour l'heure, les élus souhaitent poursuivre leur maillage avec d'autres élus. L'association a eu, récemment, le soutien de la présidente de la Région Île-de-France, Valérie Pécresse, qui voit d'un bon œil ce projet dans le cadre du développement du RER C. D'où l'idée d'organiser une rencontre entre les présidents des Régions Centre-Val de Loire, Île-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes afin de signer une charte. Des rencontres avec des membres du gouvernement vont être sollicitées. Une manière de montrer que l'association ne baisse pas les bras, même si elle sait, aujourd'hui, que la saturation de la ligne Paris-Lyon a été repoussée à 2025, grâce à des moyens technologiques. « Mais en 2030, on ne sait plus ? » interroge Rémy Pointereau qui estime par ailleurs que l'ouverture à la concurrence en 2020 pourrait faire bouger les lignes et accélérer le mouvement.

Il a dit : « Pour les projets Paris-Lyon ou Paris-Bordeaux, il a fallu vingt-cinq ans. Nous travaillons pour l'avenir mais ce dont nous sommes certains, c'est que ce sera le premier grand projet qui sera relancé ! » Rémy Pointereau, sénateur du Cher, président de l'association TGV Grand Centre Auvergne

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République, 19 décembre 2017



Assemblée générale de l'association TGV Grand Centre Auvergne, à Bourges, le 15 décembre 2017 - photo CCI Centre-Val de Loire

LA LGV BORDEAUX-TOULOUSE RESTERA FINALEMENT À L'ÉTAT DE PROJET

La LGV Bordeaux-Toulouse sur la sellette, le Lyon-Turin dans l'impasse et le canal Seine-Nord sauvé par les collectivités locales. Telle semble être la tendance qui se dessine à la Commission d'orientation des infrastructures (cf. page 1). La Commission devrait rendre sa copie autour du 25 janvier 2018 avec un peu de retard lié à des arbitrages complexes. Pour l'instant, elle a surtout travaillé pour définir les critères nécessaires à la prise de décision. Ils sont d'ordre économique et environnemental. La mobilité solidaire, la qualité et la sécurité sont également à l'ordre du jour. Un membre de la Commission parle de « discussions sérieuses et constructives » et indique que la question de la taxation des poids lourds fait quasiment l'unanimité. Pour ce qui est de la LGV entre Bordeaux et Toulouse, son coût, estimé à 8 milliards d'€ pour environ 200 km, est réshibitoire. La Commission serait favorable à un aménagement de la ligne existante qui permettrait de gagner environ 30 minutes pour un investissement beaucoup plus raisonnable.

Article intégral : www.usinenouvelle.com

L'Usine Nouvelle (Olivier Cognasse), 4 décembre 2017

▲ Dernière minute

LIGNE ORLÉANS-CHÂTEAUNEUF : AVIS FAVORABLE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR AVEC DEUX RÉSERVES TECHNIQUES

Le rapport du commissaire enquêteur a été remis au préfet le 12 janvier. Il comporte un avis favorable et deux réserves techniques, qui devront être levées par le maître d'ouvrage.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre, 16 janvier 2018

LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE REPREND LA GESTION DE TROIS LIGNES INTERCITÉS

Les 3 lignes Paris-Nevers, Paris-Bourges et Paris-Orléans-Blois-Tours, dont le déficit cumulé s'élève à 49 millions d'euros, seront gérées par la Région. Le ministère des Transports a indiqué que l'État assumerait 100 % du déficit les deux premières années d'exploitation, 90 % en 2020, 70 % en 2021 et 50 % les années suivantes. Il achètera en outre 39 rames et construira un centre de maintenance. L'accord, qui reste à finaliser entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2018. Le transfert de la gestion de ces lignes de l'État aux Régions doit permettre d'en améliorer l'attractivité et la rentabilité, à travers une meilleure organisation des dessertes avec les TER, déjà gérés par les Régions.

Article intégral : france3-regions.francetvinfo.fr

France 3, 17 décembre 2017

TER PARIS-CHARTRES : LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE SUSPEND SON VERSEMENT À LA SNCF

La Région Centre-Val de Loire a décidé de « suspendre jusqu'au rétablissement d'un service normal et efficace » sur la ligne Paris-Chartres sa contribution à la SNCF pour cette ligne TER. Cette contribution s'élève à un million d'euros par mois. « On siffle la fin de la récréation », a annoncé le vice-président de la Région chargé des transports, Philippe Fournié, qui réclame également à la SNCF « d'indemniser les abonnés » à cette liaison, l'une des plus fréquentées de France avec plus de 15.000 voyageurs quotidiens. Selon l' élu « la situation n'a jamais été aussi compliquée sur cette ligne » où les voyageurs se plaignent de retards et dysfonctionnements quotidiens. Philippe Fournié a indiqué qu'il se rendra début décembre à Chartres pour rencontrer les responsables de la SNCF.

Article intégral : www.mobilicites.com

AFP, 5 décembre 2017

Info + : [L'indemnisation des abonnés de la ligne SNCF Paris-Chartres estimée à 1 M€.](#)

L'Écho Républicain, 22 décembre 2017

LA LIGNE DE TRAIN BREST-QUIMPER RÉOUVERTE AUX VOYAGEURS

Après la mise en service de la LGV entre Le Mans et Rennes en juillet dernier, la réouverture de la ligne Brest-Quimper, située dans le Finistère, permet aux voyageurs de bénéficier désormais d'une offre densifiée de 50 % et d'une liaison directe quotidienne Brest-Nantes, via Quimper. Mise en service entre 1864 et 1867, la liaison ferroviaire avait fortement vieilli, entraînant de multiples zones de limitation de vitesse, pour maintenir les circulations en toute sécurité.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 12 décembre 2017

▲ Dernière minute**AXE FERROVIAIRE NANTES-LYON : UN JEU POUR LE PORT DE NANTES SAINT-NAZAIRE**

L'association RACO (Rhône-Alpes-Centre-Océan) poursuit sa mobilisation pour promouvoir la modernisation des infrastructures ferroviaires et une densification des circulations de trains de voyageurs et de fret sur l'axe Nantes/Lyon, mais également sur des antennes afférentes à l'axe. Composée notamment de Conseils Régionaux et de Nantes Saint-Nazaire Port, RACO soutient le projet de la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) qui constituera une nouvelle avancée de l'électrification de l'axe. Celle-ci a débuté à la fin des années 1980. Ce sont ainsi 426 km de ligne qui sont électrifiés entre Saint-Nazaire/Nantes et Nevers. À présent, c'est la Région Bourgogne-Franche-Comté qui prépare l'électrification de la section Nevers-Chagny (164 km). Et c'est cet axe-là qui intéresse le plus Nantes Saint-Nazaire Port car il permet d'établir des connexions avec les corridors de fret européens n°2 (Rotterdam/Anvers-Luxembourg-Bâle/Lyon) et 4 (Atlantique via Saint-Pierres-Corps). Pour l'heure, il n'est parcouru que par 2 trains de fret quotidiens circulant de bout en bout en moyenne. L'autre itinéraire de l'axe Nantes/Lyon n'est pas encore électrifié entre Saint-Germain-des-Fossés et le nord de Lyon.

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

Actu-Transport-Logistique.fr (Olivier Constant), 8 janvier 2018

7^e JOURNÉE OFF : DES MOTIFS D'ESPÉRER... MALGRÉ TOUT

Une fréquentation record, des débats animés et des intervenants de qualité : la 7^e Journée OFF a pleinement répondu aux attentes de l'association Objectif OFF. Il reste néanmoins énormément de chemin à parcourir pour que le ferroviaire reprenne toute sa place au sein des différents modes de transport. Jacques Chauvineau, président de l'association a souligné « qu'il existe une carence de l'offre pour répondre aux enjeux du réchauffement climatique. Il faut, par ailleurs, combattre l'idée que le fret ferroviaire n'aurait qu'un avenir restreint en France ». Et d'en appeler donc à « un rééquilibrage avec la route, en densifiant l'utilisation du réseau ferroviaire et en ancrant le ferroviaire dans les ports et les territoires ». Il a insisté sur la nécessité de « reconquérir le trafic des wagons isolés, qui représente encore 45 % du trafic fret des chemins de fer allemands ». Avant de conclure en indiquant « qu'il faut engager la bataille de l'innovation et de la productivité en s'appuyant sur le slogan Osons l'avenir ». Toutes ces idées forces, pourraient permettre de faire remonter la part du ferroviaire des 10 % actuels à un ambitieux 16 % à la fin du quinquennat actuel.

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

Actu-Transport-Logistique.fr (Olivier Constant), 17 novembre 2017

À lire : [compte-rendu détaillé et présentations de la journée OFF](#)

DIVERS

DERNIER VOYAGE POUR LE TRAIN DE NUIT PARIS-NICE

Séquence émotion, vendredi soir, à la gare d'Austerlitz. Le train de nuit Paris-Nice a quitté la capitale à 21h19 pour son tout dernier voyage. Cette suppression du Paris-Nice s'inscrit dans un mouvement plus global. En juillet 2016, le gouvernement avait en effet acté la quasi-disparition des trains de nuit, lourdement déficitaires et largement subventionnés. Entre août et octobre 2016, 4 lignes (Luxembourg-Nice/Portbou (Espagne), Strasbourg-Nice/Portbou, Paris-Savoie et Paris-Toulouse/Rodez-Carmaux-Albi) avaient déjà cessé leur activité. Une autre ligne, Paris-Hendaye-Tarbes, avait fermé le 1^{er} juillet 2017. Paris-Nice avait obtenu un petit sursis, le gouvernement souhaitant ne pas porter un coup supplémentaire au tourisme niçois après l'attentat du 14 juillet 2016. Au final, n'ont été conservées que les liaisons Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol, l'exécutif ayant considéré qu'il n'existait pas « une offre alternative suffisante pour les territoires concernés ». En outre, la SNCF a rétabli quelques Paris-Cerbère-Portbou, avec le soutien financier de la région Occitanie.

Le chiffre : En parallèle à l'arrêt progressif des trains de nuit, la SNCF a cherché à remettre les Intercités de jour, confrontés à la concurrence du covoiturage et de l'autocar longue distance, sur la voie de la croissance, en multipliant le nombre de petits prix. Sur un an, les Intercités ont ainsi gagné 1,2 million de voyageurs, sur un total de 32 millions.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Elsa Dicharry), 11 décembre 2017

LE RAIL FRANÇAIS PERD DES VOYAGEURS

L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) a publié son 1^{er} bilan du marché du transport ferroviaire de voyageurs en France. Avec près de 3.000 gares et haltes ferroviaires exploitées, près de 90 % de la population de l'Hexagone réside à moins de 10 km d'une gare ferroviaire. Toutefois, l'utilisation de ces voies se révèle plutôt disparate puisque 80 % des rames de voyageurs circulent sur moins d'un tiers du réseau ferré (27 %). L'étude de l'ARAFER confirme également que le train perd du terrain face à ses concurrents. La fréquentation mesurée en passagers/km a reculé de 1 % en 2016 alors que les trafics intérieurs de voyageurs réalisés en voiture particulière (covoiturage compris), en autocars interurbains et en avion ont augmenté respectivement de +2,7 %, +17 % et +3,8 %. Par ailleurs, la baisse de fréquentation des TER s'élève à -2,8% mais ce sont les trains internationaux (-7,8 %) et les Intercités (-6,5 %) qui ont le plus souffert de cette désaffection. En revanche, la fréquentation du TGV domestique reste stable (+0,1 %) et celle du Transilien est en hausse (+3,8 %).

Le chiffre : Globalement, le taux de remplissage moyen est de 43 %. Néanmoins, il existe de fortes disparités entre les services allant de 25% en moyenne dans les TER jusqu'à 67 % dans les TGV sur des trajets domestiques.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 16 novembre 2017

Info + : « [La politique ferroviaire est malthusienne](#) », Bernard Roman (ARAFER)

Mobilicités, 17 novembre 2017

FERROVIAIRE

LES SOLUTIONS DE LA FNAUT POUR RÉDUIRE LES TEMPS DE PARCOURS EN TRAIN

L'association d'usagers a présenté l'étude de l'expert ferroviaire Gérard Mathieu sur les moyens qui permettraient de réduire les temps de parcours en train sans augmenter la vitesse de circulation. Si le prix du billet, la fréquence et la régularité sont des critères importants du choix modal des voyageurs, la FNAUT considère que le temps de parcours compte aussi. Il suffit de constater l'augmentation de fréquentation lors d'ouvertures de LGV comme Paris-Bordeaux ou au contraire sa baisse sur des lignes où la vitesse est réduite comme Nantes-Bordeaux. S'il n'est souvent pas possible d'augmenter la vitesse de circulation sur le réseau, il existe néanmoins des moyens de réduire les temps de parcours et donc d'augmenter l'attractivité du train. Gérard Mathieu a présenté, exemples concrets à l'appui, 4 grandes pistes applicables à l'ensemble du réseau. Des mesures gratuites et rapides à mettre en œuvre aux plus chères et complexes. Des modifications qui pourraient faire gagner aux voyageurs d'1/4 d'heure (sur un Caen-Rouen) à 1 heure (sur un Paris-Barcelone) par rapport au temps de parcours actuel.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernelec), 8 décembre 2017



APPUI AUX TERRITOIRES

HAUT DÉBIT: LE GOUVERNEMENT MET UNE RALLONGE DE 100 MILLIONS

Édouard Philippe a dévoilé le plan du gouvernement pour que tous les Français aient accès à au moins un « bon haut débit » Internet d'ici 2020 et un très haut débit en 2022, qui inclut un nouveau « guichet » de 100 millions d'euros pour les foyers les plus isolés. Selon ce plan présenté par le Premier ministre à Cahors, cette nouvelle enveloppe financera un chèque de 150 euros destinés à près de 1,5 million de ménages, les plus isolés géographiquement, pour qu'ils puissent se payer des technologies de très haut débit autre que la fibre optique (boucles radio, satellite, 4G fixe...). Ce plan confirme et précise l'objectif fixé par Emmanuel Macron en juillet en matière d'Internet fixe: haut débit pour tous à partir de 2020, soit 8 mégas par seconde (un film téléchargé en une heure), et très haut débit en 2022, soit au moins 30 mégas par seconde. Hors les 1,5 million de foyers en zone très isolée, les 33 millions de ménages restants doivent eux avoir accès progressivement d'ici 2022 à la fibre optique (100 mégas par seconde, 10 millions de foyers éligibles actuellement), selon le projet de l'exécutif.

Le chiffre : Actuellement, environ 15 % des foyers français n'ont pas accès à un débit d'au moins 8 mégas.

Article intégral : bfmbusiness.bfmtv.com

BFM Business (J.M.) avec AFP, 14 décembre 2017

LA SNCF CRÉE UNE LIGNE ÉPHÉMÈRE ENTRE BORDEAUX ET BOURG-SAINT-AURICE

Après les lignes d'autocars éphémères, les lignes de trains éphémères. Profitant de l'ouverture de la LGV Bordeaux-Tours, la SNCF propose de prendre le train pour se rendre à Bourg-Saint-Maurice pour les vacances de février. Départ à 5h18 de Bordeaux-Saint-Jean pour une arrivée à 13h10. Retour de Bourg-Saint-Maurice à 14h13 pour une arrivée à 22h12. L'offre en TGV Duplex est limitée à 2 allers et 2 retours. La ligne desservira les gares de Bordeaux, Poitiers, Saint-Pierre-des-Corps, Massy-TGV, Chambéry-Challes-les-Eaux, Albertville, Moûtiers-Salins, Brides-les-Bains, Aime-la-Plagne, Landry et Bourg-Saint-Maurice.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (F.G.), 6 novembre 2017

MOBILITÉ URBAINE

ORLÉANS MÉTROPOLE VA FINANCER 10.000 TRAJETS EN COVOITURAGE VIA WAYZUP

Orléans Métropole a décidé de financer pendant 6 mois les trajets domicile-travail effectués en covoiturage via WayzUp. L'autorité organisatrice indemniserait les conducteurs à hauteur de 0,10 €/km/passager transporté, somme créditée directement sur l'application de la start-up. Orléans Métropole prendra en charge les trajets, dans une limite de 20.000 €, soit 10.000 trajets de 20 km. Concrètement, les passagers qui s'inscriront sur WayzUp et qui effectueront des trajets qui ont pour départ ou arrivée l'une des 22 communes d'Orléans et son agglomération, pourront réserver leur trajet en covoiturage gratuitement, dans la limite de 2 trajets par jour de maximum 40 km chacun.

Il a dit : « La question du covoiturage sur les trajets domicile-travail est revenue à plusieurs reprises, lors de consultations citoyennes, de la part d'utilisateurs du réseau TAO ou de salariés d'entreprises de la métropole. Il y a une vraie demande à laquelle, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, nous nous devons de répondre », explique David Thiberge, vice-président d'Orléans Métropole en charge des transports.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernelec), 15 octobre 2017

A QUOI RESEMBLERA LE RER DU FUTUR

La Région Île-de-France, la RATP et la SNCF promettent à moyen terme des trains plus confortables, dotés d'un pilotage semi-automatique, et moins vulnérables aux perturbations. Suite à un appel d'offres lancé par la Région Île-de-France, des RER « nouvelle génération » sont attendus sur les réseaux à partir de 2021, en commençant par la ligne D. Imaginé par un consortium regroupant Alstom et Bombardier, l'Xtrapolis Cityduplex (c'est son nom) a été spécialement conçu pour le trafic en zone dense. Les rames, longues de 112 ou 130 mètres, pourront emporter jusqu'à 1.860 passagers sur deux étages. De larges portes ont été prévues pour faciliter au maximum les flux d'entrée et de sortie des voyageurs. Les concepteurs promettent un système de climatisation aussi performant que celui d'un train grande ligne, et une consommation d'énergie réduite de 25 % par rapport aux modèles actuels.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 4 décembre 2017

▲ Dernière minute**NOTRE-DAME-DES-LANDES :
LE PROJET D'AÉROPORT ENVOLÉ**

Le Premier ministre Edouard Philippe a annoncé l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes : « les conditions ne sont pas réunies pour mener à bien le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ». « Il ne peut se faire dans un contexte d'opposition exacerbée entre deux parties presque égales dans la population ». L'alternative au projet serait de choisir des travaux d'aménagement de l'actuel aéroport Nantes-Atlantique, comme l'envisageaient des médiateurs dans leur [rapport remis le 13 décembre](#). Ce scénario soulève la question douloureuse pour l'État de l'indemnisation prévue pour Vinci, qui selon les rapporteurs avoisinerait 350 millions d'euros.

Article intégral : www.lexpress.fr

L'Express, 17 janvier 2018

Info + : [Réactions en chaîne après l'abandon de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes](#)

Les Échos, 17 janvier 2018

AÉROPORT DE TOURS : L'INDISPENSABLE DÉCOLLAGE

En dehors de Paris, Nantes et Bordeaux, Tours n'a pas beaucoup de concurrents directs dans le secteur du centre-ouest. « Pour qu'un aéroport franchisse un seuil de rentabilité, indique Frédéric Augis, vice-président de l'agglomération en charge des transports, il faut qu'il atteigne 500.000 passagers. Or, nous n'en sommes aujourd'hui qu'à 200.000. Il va donc falloir développer de nouvelles lignes, notamment en direction de plateformes de correspondance comme Marseille ou Nice qui permettront ensuite de relier toutes les grandes capitales européennes. Aujourd'hui, 30 % des déplacements aériens se font en direction de ces hub. Mais nous devrions également être capables de proposer des destinations vers Barcelone, Berlin, Prague... En retour, il faut développer l'offre touristique pour que les gens restent plus longtemps en Touraine ». Reste posée la question de la rentabilité de l'aéroport et des aides qui lui seront apportées.

Il a dit : « L'aéroport de Tours est passé de 3.000 passagers en 2002 à 200.000 en 2014. Depuis cette date, une approche uniquement comptable, sans vision prospective, ni prise en charge globale des problématiques touristiques et de transport a fragilisé considérablement le dossier... Aucune prospection à l'étranger, aucun plan marketing pour attirer les touristes, aucune démarche en direction des tour-opérateurs. Il est temps pour la Métropole d'afficher une volonté claire », Alain Dayan, ancien président du syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport.

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République, 5 décembre 2017

L'AÉROPORT DE POITIERS EN SURSIS

Mis en difficulté par la décision de la CCI de la Vienne de revoir sa participation, l'aéroport de Poitiers cherche des relais financiers. La Région Nouvelle Aquitaine, sollicitée, a reporté une décision. Une commission est créée avec des élus régionaux de différents groupes politiques pour débattre des amendements du schéma aéroportuaire. La Région ne souhaite pas la remplacer au capital, mais le président de Nouvelle-Aquitaine Alain Rousset propose une « revoyure » en 2019. En revanche, la même Région Nouvelle Aquitaine a renouvelé et même amplifié son soutien à l'aéroport de Brive.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 24 octobre 2017

LA NORMANDIE ARRÊTE DE SUBVENTIONNER RYANAIR

Le directeur général adjoint Transports et aménagement du territoire à la Région Normandie annonce la fin de la subvention de 300.000€/an attribuée à la compagnie Ryanair depuis 2015 pour sa ligne Deauville-Londres. Selon Vincent Breteau, c'est une mise en conformité légale : « Nous ne pouvons plus la poursuivre, la réglementation européenne empêche d'ailleurs le renouvellement de ce contrat ». Dans ces conditions, la low cost maintiendra-t-elle sa ligne ? Pour l'heure, la liaison saisonnière est annoncée pour mars 2018 avec 2 vols hebdomadaires et le taux de remplissage au départ de Deauville a été bon cet été 2017. Mais la liaison n'est pas forcément indispensable, la compagnie Flybe assurant une ligne entre Londres et Caen, à une quarantaine de km de là.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 30 octobre 2017

LE NOMBRE DE PASSAGERS AÉRIENS VA DOUBLER D'ICI À 2036

Les constructeurs aéronautiques, les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports peuvent dormir tranquilles. Si l'on en croit les dernières prévisions de l'Association internationale du transport aérien, IATA, le taux de croissance annuel moyen du nombre de passagers aériens dans le monde devrait s'établir à 3,6 %, et ce sur une période de 20 ans. Selon les calculs de l'IATA, cela portera ce nombre à 7,8 milliards, soit un quasi-doublement par rapport aux quelques 4 milliards d'individus qui auront pris les airs en 2017. Le principal moteur de cette croissance soutenue sera la région Asie-Pacifique, prévoit IATA. Elle devrait assurer, à elle seule, plus de la moitié des nouveaux passagers au cours des vingt prochaines années. L'organisation a avancé de deux ans, par rapport à sa précédente prévision, l'année, 2022, où la Chine dépassera les États-Unis comme premier marché aérien mondial, défini à partir des trafics vers, depuis et à l'intérieur du pays.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Antoine Boudet), 24 octobre 2017

ROUTIER

ORLÉANS : L'ÉLARGISSEMENT DE L'A10 ÉVOQUÉ EN CONSEIL MÉTROPOLITAIN

Cofiroute prévoit un passage en 2 x 4 voies sur la portion comprise entre l'A19 et l'A71. L'enquête publique est en cours. Orléans Métropole se prononce favorablement, mais émet un certain nombre d'observations : sur l'impact environnemental, sur le parking de covoiturage ou sur la prévention des inondations. « Il s'agit d'une mauvaise réponse à une bonne question », a déclaré Christian Dumas. Sa commune, Ingré, sera fortement pénalisée par l'élargissement : « 72 propriétés seront impactées », a calculé le maire. Son homologue de Saran ne voit pas du tout les choses de la même manière. Maryvonne Hautin entretient dans l'élargissement de l'autoroute la perspective d'un nouvel échangeur au nord de Saran, « absolument nécessaire pour la sécurité de Pôle 45 et pour la population saranaise, car tous les camions convergent actuellement vers le même rond-point ». Mais ce projet d'élargissement est loin de faire l'unanimité. 14 élus ont voté contre ; 18 se sont abstenus.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Marion Bonnet), 27 décembre 2017

Info + : [Pour ou contre l'élargissement de l'A10 ?](#)

La République du Centre, 1^{er} décembre 2017

ROUTIER

TOURS : UNE GARE ROUTIÈRE À CÔTÉ DU TERMINUS DU TRAM ?

Pas d'abri, pas de toilettes, ni même un point d'eau... Tours peut postuler au titre de la gare routière la plus inhospitalière et la plus moche de France ! Et pourtant, chaque semaine, des dizaines de bus low cost et cars départementaux transitent par le parking des Peupliers pour de lointaines destinations. L'anomalie n'a évidemment pas échappé à la Ville de Tours et à la Métropole, soucieuses de se défaire de cette carte postale. Flixbus, qui a fait voter ses passagers sur la qualité des gares routières, accentue l'impression... Tours arrive en 114^e position sur 116 sites classés. « Nous songeons à son déplacement, vers Tours-Nord », commente Frédéric Augis, vice-président de la Métropole chargé des transports.

Il a dit : « Aujourd'hui, il n'est pas décent de faire sortir les cars à Tours Centre pour se rendre rue Edouard-Vaillant. Ils perdent du temps, alourdissent la circulation, sans parler de la pollution que peut engendrer le passage de plusieurs cars supplémentaires en centre-ville. L'implantation à Tours-Nord nous mettra tout près de la sortie de l'A10, nous pourrions disposer de parkings spacieux, nous serons près de l'aéroport et nous bénéficierons de l'arrivée de la ligne de tramway », Frédéric Augis, vice-président de Tours Métropole.

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République, 5 décembre 2017

LA RÉGION PACA SOUHAITE CRÉER UNE TAXE SUR LES POIDS LOURDS EN TRANSIT

« Nous développerons les transports en commun grâce à une taxe sur les poids lourds en transit qui usent nos infrastructures et polluent notre air », a indiqué le président de la Région PACA Renaud Muselier. En place dans plusieurs pays, une taxe poids-lourds, connue sous le nom d'écotaxe, avait été abandonnée lors du quinquennat Hollande, en 2013. Dans son [livre blanc sur la mobilité](#) publié le 16 novembre 2017, Régions de France propose d'expérimenter de nouvelles « redevances régionales d'infrastructures » de type écotaxe afin de faire face au désengagement de l'État et à leurs responsabilités accrues.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (F.G. d'après AFP), 22 novembre 2017



LOGISTIQUE

Info CCI Centre-Val de Loire

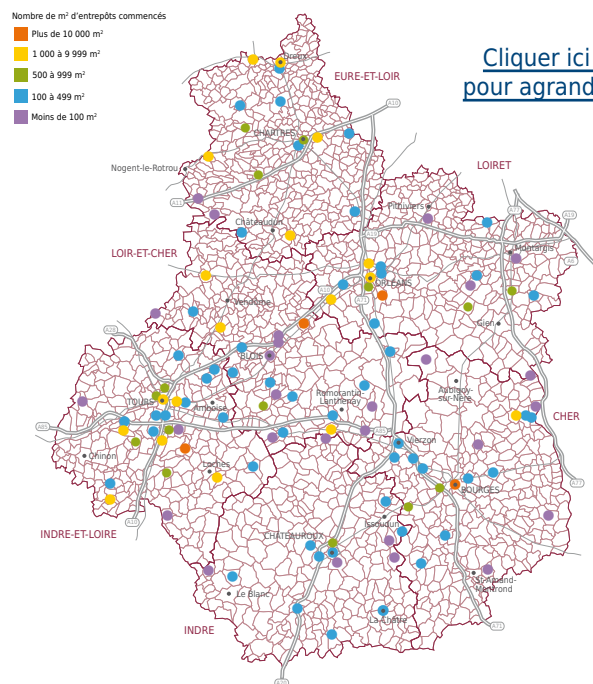
LE CHER FAIT UN BOND EN AVANT AU 3^E TRIMESTRE

Près de 200.000 m² de nouvelles surfaces de stockage ont été mises en chantier sur les 9 premiers mois de 2017.

Le troisième trimestre a, notamment, été dopé par le démarrage des travaux de la future plateforme logistique de l'enseigne Carrefour à Bourges. Le Cher prend ainsi, la première place du podium régional devant le Loir-et-Cher. Ces deux départements concentrent près de 60 % des entrepôts construits ou en cours de construction depuis le début de l'année. Ils sont suivis de l'Indre-et-Loire, boosté par la construction de plus de 21.000 m² ce trimestre, dont plus de 17.000 concentrés sur la commune de Tauxigny.

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.

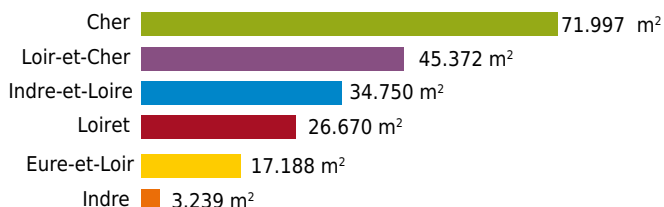
Mises en chantier d'entrepôts dans les communes de la région Centre-Val de Loire entre le 1^{er} janvier et le 30 septembre 2017



[Cliquez ici pour agrandir](#)

Cartographie : CCI Centre-Val de Loire
Données : SOEs, base Sit@del2, données en date de prise en compte
Nota : Une construction est considérée comme commencée (ou mise en chantier) après réception de la déclaration d'ouverture de chantier (DOC) envoyée par le pétitionnaire (ou maître d'ouvrage).
Avertissement : Le passage de la SOEN 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 commenceront 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.

Entrepôts commencés entre janvier et septembre 2017 en Centre-Val de Loire : 199.216 m²



Mise en chantier d'entrepôts Juillet - Septembre 2017	
Cher	66.286
Indre-et-Loire	21.727
Loir-et-Cher	4.115
Indre	1.833
Eure-et-Loir	460
Loiret	339
Centre-Val de Loire	94.760
Premier trimestre :	28.269 m ²
Deuxième trimestre :	76.187 m ²

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

Illustration : CCI Centre-Val de Loire