

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

RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

Ce rapport identifie trois scénarios, en fonction des montants alloués à la politique des transports. Pour Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat : « si le Gouvernement veut tenir sa promesse d'amélioration des transports du quotidien et de modernisation des réseaux existants, qu'ils soient ferroviaire, routier, ou fluvial, le scénario 1, qui prévoit un budget annuel de 2,4 milliards d'euros pour l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF), doit résolument être écarté. Ce scénario correspond certes à une augmentation du budget par rapport à la période 2012-2016, mais il faut rappeler que l'AFITF a connu de grandes difficultés budgétaires durant ces années. Comme le précise le rapport, les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne seront que partiellement satisfaites avec le scénario 1 ». Il appelle donc de ses vœux le choix par le Gouvernement du scénario 2, et si possible du scénario 3, pour atteindre les objectifs fixés par le Président de la République en matière de régénération des réseaux, de mobilités du quotidien ou de résorption des nœuds ferroviaires, etc.

Il a dit : « La signature de ce rapport par l'ensemble des membres du Conseil, qui n'était pas acquise au départ compte tenu de la diversité de leurs points de vue, est un message fort, qui appuie les différentes priorités identifiées, telles que la transition énergétique, la réduction des inégalités territoriales, l'amélioration de la qualité des transports et des infrastructures ou encore le développement des innovations », indique Hervé Maurey.

Article intégral : www.senat.fr

Sénat.fr, 1^{er} février 2018

Info + : téléchargez [le rapport](#) et [sa synthèse](#)

Info + : [TGV, autoroutes... les pistes pour un nouveau calendrier de travaux](#)

Les Échos (Lionel Steinmann), 1^{er} février 2018

Info + : [Ajustements de calendrier pour la future loi sur les mobilités](#)

Les Échos (Lionel Steinmann), 7 mars 2018

PUBLICATIONS

- ✓ [Que représente la logistique dans l'emploi en France](#)
Commissariat général au développement durable, Mars 2018
- ✓ [Chiffres clés du transport - Édition 2018](#)
St@tinfo Transport, Mars 2018
- ✓ [La messagerie au quatrième trimestre 2017](#)
St@tinfo Transport, Mars 2018
- ✓ [Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au quatrième trimestre 2017](#)
St@tinfo Transport, Mars 2018
- ✓ [Activité du transport routier de marchandises au quatrième trimestre 2017](#)
St@tinfo Transport, Mars 2018
- ✓ [Le transport routier de marchandises européen en 2016](#)
Commissariat général au développement durable, Février 2018
- ✓ [La mobilité à longue distance des Français en 2016](#)
Commissariat général au développement durable, Février 2018
- ✓ [Emploi salarié et marché du travail dans les transports au troisième trimestre 2017](#)
St@tinfo Transport, Janvier 2018
- ✓ [Les transports croissent à nouveau au troisième trimestre 2017](#)
Commissariat général au développement durable, Janvier 2018
- ✓ [Le transport ferroviaire de marchandises en 2016](#)
Commissariat général au développement durable, Janvier 2018



LE PROJET DE LGV PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-LYON ABANDONNÉ

La Commission Mobilité 21 avait pointé que la justification du POCL dépendait très largement du besoin de désaturation de la ligne LGV actuelle Paris-Lyon. Il se confirme aujourd'hui que la perspective de saturation de cette dernière se situe au-delà de 2038 du fait notamment de la mise en place du système d'exploitation ERTMS49 et de l'entrée en service de matériels TGV plus capacitaires. Le conseil d'orientation et d'infrastructures considère qu'il est pertinent, au moins jusqu'à un éventuel réexamen dans dix ans de la question, de ne pas poursuivre les études du projet Paris-Clermont Ferrand-Lyon et de lever sans attendre les contraintes que fait peser le projet sur l'urbanisation des villes d'Ivry et de Vitry. Il souligne en revanche l'importance qui s'attache au renouvellement du matériel roulant de la ligne ferroviaire structurante Paris-Clermont-Ferrand et à la couverture numérique de cette ligne dans les tous meilleurs délais.

Article intégral : www.larep.fr

Ils ont dit : [Abandon de la ligne POCL : les réactions des élus du Loiret](#)

La République du Centre, 1^{er} février 2018

Info + : [LGV POCL, LES RÉGIONS NE DÉSARMENT PAS NON PLUS](#)

Les présidents des Régions Île-de-France, Centre-Val de Loire et Auvergne-Rhône-Alpes maintiennent leur soutien au projet. Invités par le président de l'association TGV Grand Centre-Auvergne, le sénateur Pointereau, Valérie Péresse, François Bonneau et une représentante de Laurent Wauquiez, se sont réunis pour rédiger une motion remise à la ministre des Transports. « La ministre, qui avait sollicité cette rencontre, nous a dit que le projet n'était pas abandonné, qu'il fallait préserver l'avenir et non l'injurier », rapportait à la NR, Rémy Pointereau. Préserver l'avenir ? « Par exemple, ne pas supprimer les réserves foncières actuelles à Ivry et Vitry, car le POCL en aurait besoin pour passer, et j'en ai besoin pour désengorger le RER C ! » martèle Valérie Péresse.

Il a dit : « ce POCL n'est pas un TGV de plus, mais un train qui devra, dans l'avenir, répondre à la saturation de l'actuelle ligne Paris-Lyon et qui desservira des territoires abandonnés (c'est pourquoi il faut moderniser au plus vite les lignes existantes !), privés de grande vitesse et même de toute connexion à la grande vitesse », François Bonneau, président de la Région Centre-Val de Loire.

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Bruno Besson), 15 mars 2018



RENFE-SNCF VEUT MUSCLER L'AXE MONTPELLIER-ESPAGNE

Peut mieux faire. Tel est le 1^{er} bilan dressé par la SNCF et son homologue ibérique Renfe qui, depuis fin décembre 2013, opèrent en coopération la liaison ferroviaire directe à grande vitesse entre la France et l'Espagne via le littoral méditerranéen. En 4 ans, les 21 destinations desservies ont attiré 3,4 millions de voyageurs. Au départ de l'Espagne, Montpellier est la 2^e destination après Paris, avec 480.000 voyageurs en quatre ans, et une progression de 14 % entre 2016 et 2017. Au départ de la France, Barcelone truste 80 % des réservations, devant la région de Gérone/Costa Brava (12 %) et Madrid (9 %). Afin de mieux faire connaître cette offre qui place Montpellier à moins de 3 heures de Barcelone, Renfe-SNCF va pousser les feux sur la communication, la mise en place de promotions, l'installation du wi-fi dans les rames et un partenariat avec l'office de tourisme et de congrès de Montpellier Métropole. Les menaces de la SNCF de réduire ses dessertes sur la ligne Paris-Barcelone faute de rentabilité ne semblent plus d'actualité.

Il a dit : « Auparavant, il fallait changer de train à la frontière. Le trafic passagers était quasiment nul, rappelle Yann Monod, directeur général de Renfe-SNCF. Nous avons pris des parts de marché à la route et à l'aérien, mais aussi généré de nouvelles mobilités ».

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Hubert Vialatte), 7 mars 2018

INTERCITÉS, TET & TER

QUELLES LIGNES FERROVIAIRES RÉGIONALES SONT MENACÉES DE DISPARITION ?

Le rapport Spinetta fait l'effet d'une bombe. En particulier en région Centre-Val de Loire, où on n'a pas encore digéré le rapport Duron, qui, lui, condamne la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL). Le document préconise, en effet, la fermeture des lignes classées 7 à 9. Il en existe six sur le territoire régional : Paris-Châteaudun-Vendôme-Tours, Chartres-Courtalain, Tours-Loches, Tours-Chinon, Salbris-Valençay, et Bourges-Montluçon. Il ne s'agit, pour l'instant, que d'un rapport. Qu'en restera-t-il dans la loi Mobilité que le gouvernement doit adopter au printemps prochain ? Nul ne le sait pour le moment. En attendant, ces propositions irritent fortement Philippe Fournié, vice-président chargé des transports au conseil régional. Il considère que ce rapport est une « gifle au monde rural » et représente « le pire du libéralisme ». Pour l'élu, « on ne peut plus parler de République, le principe de l'égalité est remis en cause ».

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Philippe Abline), 16 février 2018

Info + : [Réforme du rail : Edouard Philippe annonce la couleur et préserve les petites lignes](#)

Localtis, 26 février 2018

⚠ Dernière minute

ET PENDANT CE TEMPS LÀ, LA LIGNE CHARTRES-COURTALAIN SAUVÉE DE L'ABANDON...

Classée parmi les fameuses « petites lignes » dans le rapport Spinetta, la ligne Chartres-Courtalain, longue de 35 km, transporte annuellement près de 300.000 voyageurs. Négligé depuis des années, son entretien incombe à la SNCF et à l'État. En 2019, les trains ne pourront plus y circuler au-delà de 40 km/h, en raison de son piteux état. Les travaux à réaliser en 2019 sont estimés par SNCF Réseau à près de 12 M€, une seconde tranche complémentaire de 28 M€ devant ensuite être réalisée ultérieurement. François Bonneau, président de la Région Centre-Val de Loire, et Philippe Fournié, vice-président délégué aux transports, ont plaidé auprès de la ministre des Transports, pour que l'État finance en urgence cette réfection pour en éviter la fermeture. La réponse a été obtenue uniquement pour 50% du montant nécessaire c'est à dire 5,5 M€, qu'il a décidé de prendre sur d'autres opérations inscrites au CPER (Contrat de Plan État-Région). Dans ces conditions et pour que le projet aboutisse, la Région Centre-Val de Loire s'est engagée à apporter les 5,5 M€ manquant. La Commission Permanente Régionale a donc validé le plan de financement suivant : 5,5 M€ pour l'État (46 %), 5,5 M€ pour la Région (46 %) et 1 M€ pour SNCF Réseau (8 %).

Article intégral : www.magcentre.fr

Mag Centre, 4 avril 2018

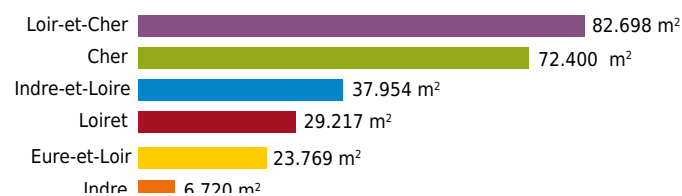
LES POUR ET CONTRE OFFICIELS DE LA LIGNE ORLÉANS/CHÂTEAUNEUF

Ils ont dit oui, mais néanmoins exprimé quelques réserves. Les trois commissaires en charge de l'enquête publique sur la ligne de train Orléans/Châteauneuf avaient, il y a 2 mois, fait part de leur avis favorable au projet. La préfecture du Loiret dévoile désormais les détails de leur rapport sur son site : leurs raisons d'approuver la réouverture de la ligne et les points à améliorer. Les trois hommes font « la distinction entre le secteur très urbanisé constitué d'Orléans et de Saint-Jean-de-Braye et un secteur périurbain se composant de Chécy, Mardié, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Châteauneuf ». Les 1^{ers} cités bénéficieront peu du train, puisqu'ils ont déjà leurs propres transports en commun, et subiront « des nuisances sonores et visuelles ». Les 2^{nds}, en revanche, en profiteront pleinement : simplification et sécurisation des déplacements sur le territoire ; accès simplifié au centre-ville d'Orléans ; contribution au développement économique en facilitant les conditions de travail des entreprises locales et en favorisant l'implantation de nouvelles sociétés... Bref, « une nécessité vitale pour diminuer l'enclavement de ces secteurs et permettre la sauvegarde de la ruralité ».

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Caroline Bozec), 16 mars 2018

Entrepôts commencés en 2017 en Centre-Val de Loire : 252.758 m²



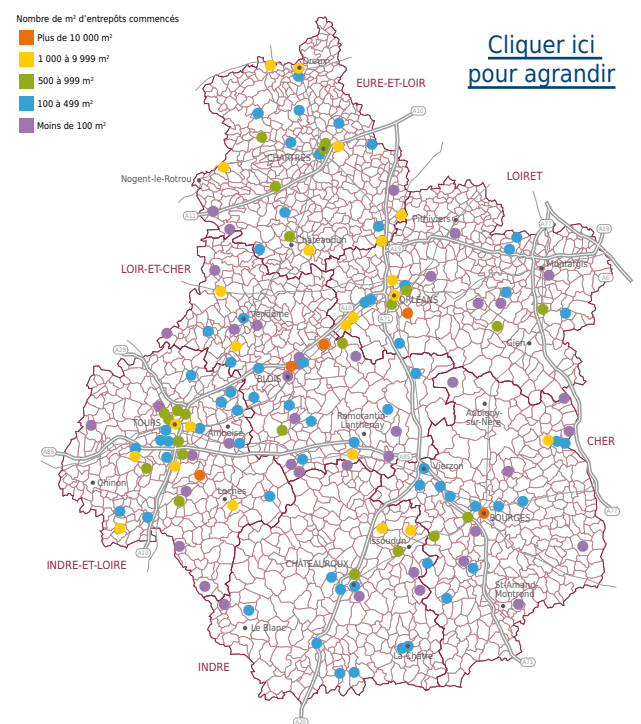
Info CCI Centre-Val de Loire

PLUS DE 252.000 M² DE NOUVEAUX ENTREPÔTS CONSTRUITS OU EN COURS DE CONSTRUCTION EN 2017

Après les 36.000 m² mis en chantier à Mer au cours du 2^e trimestre, ce sont 35.000 m² qui sortent de terre en fin d'année sur la commune de Villebarou à proximité de Blois. Grâce à ces « mégas » projets, le Loir-et-Cher prend la tête du podium régional avec plus de 82.000 m² de nouvelles surfaces logistiques soit un tiers des mises en chantier 2017, en Centre-Val de Loire. La nouvelle plateforme logistique de Carrefour, à Bourges, mise en route au cours du 3^e trimestre permet au Cher de se hisser à la 2^e place régionale. Dans ce département, 93 % des surfaces logistiques créées en 2017 sont localisées dans l'agglomération de Bourges (contre 40 % en 2016). Le Loir-et-Cher et le Cher concentrent ainsi 60 % des nouvelles surfaces de stockage de l'année. L'Indre-et-Loire accède à la 3^e place régionale grâce notamment aux 17.000 nouveaux mètres carrés qui ont été construits à Tauxigny au 3^e trimestre. Enfin comme le Cher, le Loiret a connu en 2017 une forte concentration des nouveaux entrepôts dans le périmètre de son agglomération principale : 80 % des nouvelles surfaces logistiques sont dans la Métropole d'Orléans contre 13 % en 2016.

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 en 2017



[Cliquer ici pour agrandir](#)

Mise en chantier d'entrepôts Octobre - Décembre 2017

Loir-et-Cher	37.326
Eure-et-Loir	6.581
Indre	3.481
Indre-et-Loire	3.204
Loiret	2.547
Cher	403
Centre-Val de Loire	53.542

Premier trimestre : 28.269 m²
 Deuxième trimestre : 76.187 m²
 Troisième trimestre : 94.760 m²

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

LOIRET 2018 : IL N'Y AURA PLUS DE RER D DIRECT ENTRE PARIS ET LE MALESHERBOIS À LA FIN DE L'ANNÉE

On estime qu'il y a chaque jour 600 habitants du Malesherbois qui prennent le train pour aller travailler à Paris. Mais ils ne pourront plus monter dans le RER D direct entre Paris et Malesherbes, le terminus situé dans le Loiret. La décision vient d'être entérinée par Île-de-France Mobilités (le nouveau nom du STIF, le syndicat des transports d'Île-de-France), elle sera effective en décembre 2018. A cette date, les voyageurs qui viennent de Malesherbes devront changer de train à Corbeil pour rejoindre la capitale. L'objectif est d'aider la SNCF à améliorer la ponctualité de cette ligne de RER, qui tourne autour de 85 % actuellement. Les élus loirétains et des collectifs d'usagers s'étaient largement mobilisés contre cette décision, qu'ils n'ont finalement pas pu éviter. Mais quelques contreparties ont été obtenues : la correspondance aux heures de pointe se fera de quai à quai à Corbeil, pour éviter aux voyageurs de perdre trop de temps, la fréquence des trains sera améliorée aux heures de pointes, et le dernier train du soir partira plus tard de Paris.

Elle a dit : « C'est une décision que je peux regretter mais comme cela a été travaillé vraiment en concertation, je ne peux qu'accepter ce changement ». Toutes les propositions des élus et des associations d'usagers ont été étudiées. « Nous avons obtenu sur la pointe du matin et celle du soir des fréquences tous les quarts d'heure » se réjouit-elle, « ce que nous n'avions pas avant ». Avant d'ajouter « qu'elle a obtenu un train supplémentaire le matin et un train supplémentaire le soir et un dernier train à 23h50, ce qui va être vraiment plus intéressant », Delmira Dauvilliers, la maire du Malesherbois.

Article intégral : www.francebleu.fr

France Bleu Orléans (Eric Normand et Christophe Dupuy), 1^{er} janvier 2018

L'ÎLE-DE-FRANCE PASSE AU CRIBLE SA POLITIQUE TRANSPORTS

Quel est le rapport coût-efficacité d'une nouvelle ligne de bus ou de métro, ou du passe Navigo à tarif unique ? Lorsque la région Île-de-France consacre 9,4 milliards d'euros par an au fonctionnement de son réseau de transports et 3,8 milliards d'euros d'investissements, la question mérite d'être posée. La Région a donc lancé, l'an dernier, la 1^{ère} étude de ce type à cette échelle. Les travaux qui passent au crible 12 décisions marquantes appliquées en 2016 laissent apparaître quelques surprises dans cet environnement dominé par les ingénieurs. « Les opérations modestes ont souvent un bon rapport impact-coût », notent les auteurs. En clair, bien identifier le problème et prendre une décision très pragmatique peut améliorer sensiblement une situation difficile. Ainsi les usagers de la ligne L (Saint-Lazare, Saint-Nom-la-Bretèche, Versailles-Rive-Droite), parce qu'ils observent la situation tous les jours sur ce trajet, ont permis de convaincre la Région et la SNCF de prendre quelques mesures simples, ne coûtant rien mais évitant des situations accidentogènes. Ce qui ne permettra que d'attendre de véritables investissements de capacité sur cette ligne, surtout avec le nouveau retard infligé au métro du Grand Paris. D'autant que, l'étude le confirme, « le renouvellement du matériel roulant a un effet structurant pour la qualité de service », note Valérie Péresse, en insistant sur le caractère indispensable de l'accroissement de l'offre de transport.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Dominique Malécot), 9 mars 2018

RER ET TRANSILIEN : LES 8 PROCHAINES ANNÉES « DIFFICILES »

Les travaux indispensables pour la mise à jour du RER et du train vont scier les nerfs des voyageurs ces prochaines années, la SNCF ne le cache pas. Il va falloir renouveler le matériel pour son entretien mais aussi faire face à l'augmentation de la fréquentation, qui devrait passer de 3 à 4 ou 4,5 millions de passagers/jour. « Nous travaillons déjà depuis deux ans très intensément sur la rénovation du réseau existant au cours des périodes où c'est le moins gênant : la nuit et les week-ends. Mais cela ne suffit plus, il va aussi falloir que nous coupions, parfois pendant plusieurs jours d'affilée, certaines lignes », reconnaît Didier Bense, directeur de SNCF Réseau Île-de-France. Dans un entretien accordé au Parisien, Didier Bense évoque les projets de développement du réseau, comme les gros chantiers du RER E (Eole) et le projet de Grand Paris Express (68 gares et 200 km de lignes de métro à mettre en service d'ici à 2030) « qui auront forcément un impact sur les transports du quotidien ». Il va falloir mettre en place des plans B : « en moyenne et grande couronne, la réponse passe par la mise en place de services de bus de substitution de qualité. Ils accompagneront des coupures de ligne plus longues, qui nous permettent de réaliser les travaux plus rapidement et de manière mieux maîtrisée », affirme Didier Bense.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 29 janvier 2018

ROUTIER

LES CARS MACRON S'IMPOSENT DANS LES RÉGIONS

En 2017, quelque 7,1 millions de voyageurs ont emprunté les lignes de cars Macron. Un chiffre en hausse de 15 % par rapport à 2016, selon un bilan de l'Autorité de régulation des autorités ferroviaires et routières (ARAFER). Le chiffre d'affaires généré par le secteur augmente, lui, de 26 % sur un an, à 105,4 millions d'euros. Depuis la libéralisation, en août 2015, des dessertes nationales par autocar, Ouibus (filiale de la SNCF), Flixbus et Isilines (groupe Transdev), les trois ténors du secteur, ont transporté près de 14 millions de passagers. Comparé au 4^{ème} trimestre 2016, le nombre de passagers augmente de 21 %. Cette hausse de fréquentation s'explique par le « dynamisme des trajets transversaux (+46 %), tout particulièrement à l'intérieur d'une même région (+88 %) », indique le régulateur du secteur. Des liaisons pour lesquelles l'offre de trains reste limitée. L'ARAFER note aussi « le décollage des liaisons vers les aéroports ». Un marché auquel les autocaristes n'avaient dans un premier temps pas pensé. « Fin 2017, 14 aéroports étaient desservis et représentaient 13 % de la fréquentation totale du trimestre, principalement concentrée sur les aéroports de Lyon, Nice et les aéroports parisiens », précise l'autorité.

Info + : La liaison Paris-Tours fait partie des 10 lignes les plus fréquentées

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Elsa Dicharry), 26 mars 2018

Info + : [Ouibus, Flixbus, Isilines : le top 5 des destinations au départ d'Orléans](#)

La République du Centre, 3 février 2018

Info + : [Nouvelle ligne FlixBus Châteauroux-Paris](#)

La Nouvelle République (Jacky Courtin), 13 mars 2018

LAUTOROUTE A154 DEVRAIT SORTIR DE TERRE ENTRE 2023 ET 2027

L'aménagement en concession autoroutière à 2x2 voies de la RN154 figure parmi les projets retenus par la commission Duron (chargée par la ministre des Transports de rendre un avis sur les priorités à mettre en chantier), qui préconise une réalisation de cet axe entre 2023 et 2027, ainsi qu'une participation de l'État à hauteur de 30 millions d'euros, sur l'enveloppe globale estimée à un milliard d'euros. La ministre a déclaré qu'elle construirait la future loi de programmation des infrastructures en fonction des propositions de la commission Duron. Cette déclaration rend tangible ce projet d'autoroute qui était devenu un serpent de mer. D'autant que l'aménagement de l'axe figure parmi les projets prioritaires programmés à l'échéance la plus courte. Gérard Cornu, sénateur d'Eure-et-Loir et membre de la commission Duron, a évoqué la décision de la commission qu'il considère comme un aboutissement : « Ce n'est pas un triomphe mais un soulagement. Je pense à tous ceux qui ont laissé la vie sur cet axe. La décision de la commission a principalement été motivée par ce problème en matière de sécurité ».

Article intégral : www.lechorepublicain.fr

L'Écho Républicain (Sébastien Couratin), 1^{er} février 2018

Info + : [Le tracé de la future A 154 définitivement fixé](#)

L'Écho Républicain, 22 février 2018

BEAUVAIL : BIENTÔT UNE SORTIE DÉDIÉE ?

Si une 2^e entrée-sortie d'autoroute A10 à Blois risque de prendre un peu de temps, l'affaire semble plus aisée du côté du zoo de Saint-Aignan-sur-Cher. Avec la sortie du bébé panda depuis le 13 janvier et les nombreux projets en cours (4^e hôtel, dôme tropical, téléphérique, guépards et loups, etc.) il faut s'attendre à voir le nombre d'entrées du site animalier effectuer un nouveau bond en 2018. Les 2 millions de visiteurs sont dans le viseur. « Rien n'est encore décidé mais nous avons émis cette hypothèse de sortie autoroutière sur l'A85 dédiée à Beauval avec le directeur du zoo, Rodolphe Delord. Un 2^e pont n'est pas envisageable, ce n'est pas la bonne solution selon moi, il faut plutôt utiliser le réseau routier déjà existant » a confié le président du Conseil départemental, Nicolas Perruchot. Des places de parking supplémentaires pourraient également être créées en guise de réponse à ces flux incessants et grossissants.

Article intégral : www.lepetitsolognot.fr

Le Petit Solognot (E.R.), 27 janvier 2018

L'ÉTAT DONNE SON FEU VERT AU PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE STRASBOURG

Nicolas Hulot et Elisabeth Borne ont annoncé que l'État délivrera l'autorisation permettant de réaliser le projet de contournement autoroutier de Strasbourg, qui intégrera de nouvelles prescriptions pour limiter « au maximum » son impact sur la biodiversité. « L'État, sur la base de l'avis du CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature), des nouveaux correctifs proposés par le maître d'ouvrage ainsi que de l'analyse de ses services, délivrera l'autorisation unique environnementale pour permettre la réalisation de l'autoroute », ont indiqué le ministre de la Transition écologique et la ministre des Transports. Évoqué dès les années 1970, régulièrement abandonné avant d'être relancé à la fin des années 1990, le projet de grand contournement ouest de Strasbourg, qui a pour but de délester l'autoroute A35 en absorbant le trafic du nord au sud de l'Alsace, a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 24 janvier 2008. Il a été engagé par la signature du contrat de concession publié au Journal officiel le 31 janvier 2016.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis (Anne Lenormand), 23 janvier 2018

▲ Dernière minute

BLOIS : DU MIEUX POUR LA CIRCULATION AU ROND-POINT « CAP' CINÉ »

50.000 véhicules par jour, dont une bonne dose de camions. Et, le matin et le soir, une galère pour les automobilistes, noyés dans les « bouchons blésois ». Pas toujours facile d'accéder à la ZA des Onze-Arpents, où se trouvent entre autres le multiplexe cinéma Cap'ciné, des restaurants, et un peu plus loin la polyclinique. Depuis quelques jours, il y a du mieux, pourtant. La bretelle d'évitement du rond-point est ouverte, et permet de rejoindre directement le dernier rond-point avant l'entrée de l'autoroute (giratoire des Châteaux). La mise à 2x2 voies entre les deux ronds-points accélère davantage la fluidification du trafic, en évitant les files d'attente à l'entrée du giratoire. Et ça n'est pas fini, puisque la seconde phase de travaux démarre. « La plus importante », explique le président du Département Nicolas Perruchot. Ils s'étaleront jusqu'à la fin de l'année, début 2019, avec la construction d'une bretelle de sortie et d'un pont enjambant le boulevard des Cités-Unies pour rejoindre directement la rue Laplace. En jeu : retirer la moitié des véhicules effectuant les 3/4 du giratoire et faciliter les insertions depuis l'A10 vers le nord.

Le chiffre : 8 millions d'euros sont consacrés à ce chantier d'envergure dont 2,92 M€ pour le CD41 ; 3,8 M€ de l'État dans le cadre du CPER (Contrat de Plan État-région) ; 1,18 M€ pour Agglopolys et 100.000 € pour la Région.

Article intégral : www.magcentre.fr

Mag Centre (F.Sabourin), 5 avril 2018

AÉRIEN

AÉROPORT : SIX DESTINATIONS AU DÉPART DE CHÂTEAUX

L'année 2018 débute en fanfare pour l'aéroport Marcel-Dassault qui prend véritablement son envol. « Nous avons travaillé sur de nouvelles destinations et ce sont donc 6 destinations au départ de Châteauroux qui sont prévues : Nice, Ajaccio, Biarritz, Lyon, Toulouse et Londres Southend », a annoncé Dominique Roulet, président de l'aéroport. « Châteauroux-Ajaccio a été reconduit ainsi que Châteauroux-Nice qui enregistre plus de 80 % de taux d'occupation des sièges avec 40 % de Niçois qui viennent dans le Berry ». « Nous pensons que la destination Toulouse intéressera les chefs d'entreprises de l'aéronautique de l'Indre et l'avion sera basé ici. Le choix de Lyon a été retenu car l'aéroport est un hub avec des connexions sur une trentaine de destinations. « Pourquoi une telle décision ? C'est d'abord une marque de considération pour nos territoires ruraux et nos concitoyens trouvaient anormal de ne pas pouvoir prendre l'avion à Châteauroux qui dispose d'un vrai aéroport. » Une opération qui a aussi un coût : 800.000 €. »

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Jacky Courtin), 17 janvier 2018



L'AÉROPORT DE TOURS ENREGISTRE -4% EN 2017

L'aéroport Tours Val-de-Loire a perdu 8.400 passagers en raison de la fermeture de la piste pour travaux en juin, du brouillard, mais aussi d'une grève des contrôleurs aériens en Angleterre. C'est la liaison vers Londres qui connaît le plus fort recul (-17 % et -11.000 passagers), suivie par Dublin et Marseille. Ces pertes sont compensées en partie par la ligne vers Porto (près de 2 % de hausse, 55.000 passagers) et la progression de Marrakech (+3 %). C'est surtout l'aviation d'affaires qui tire son épingle du jeu. Le nombre de mouvements a augmenté de 41 %.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 21 janvier 2018

Info + : [Le plan de vol de Tours Métropole pour l'aéroport de Tours](#)

37 degrés Mag (Mathieu Giua), 26 mars 2018

CROISSANCE RECORD EN 2017 POUR LE TRAFIC AÉRIEN FRANÇAIS

Le ciel français n'avait jamais vu passer autant de monde qu'en 2017. Avec un total de 164 millions de passagers (9,5 M de plus qu'en 2016), le trafic aérien a connu la plus forte croissance en volume jamais réalisée en France et son meilleur taux de croissance (6,1 %) depuis 2011. Et à en juger par la croissance de 5,6 % de l'offre pour cette saison d'hiver, le dynamisme se confirme en 2018. Tous les segments de trafic ont progressé. Les lignes entre Paris et la province, les plus exposées à la concurrence du train, terminent l'année en hausse (+0,9 %) pour la 3^e année. Paris-Toulouse reste en tête des radiales. Mais ce sont surtout les liaisons transversales, entre villes de province, qui tirent la croissance du trafic intérieur (+ de 8,1 %).

Les chiffres : depuis 2007, le trafic des lignes transversales a augmenté de 56 %, tandis que celui des lignes radiales au départ de Paris a baissé de 4,8 %.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Bruno Trevidic), 26 janvier 2018

Info + : [Les aéroports français en grande forme](#)

Les Échos (Bruno Trevidic), 13 mars 2018

INTERCOMMUNALITÉ : APRÈS LES FUSIONS, L'HEURE EST À LA STABILISATION

Après avoir connu début 2017 des transformations inédites par leur ampleur, la carte intercommunale a par la suite peu évolué. Début 2018, la France comptait 1.263 Établissements Publics de Coopération Intercommunale à fiscalité propre, soit 3 de moins qu'en 2017. Le paysage intercommunal n'est toutefois pas resté inchangé. 136 communes ont changé d'intercommunalité entre le 1^{er} janvier 2017 et début 2018. 7 nouvelles métropoles sont apparues dans le courant de l'année et au 1^{er} janvier 2018 (Toulon, Saint-Etienne, Tours, Orléans, Clermont-Ferrand, Dijon et Metz). Leur création porte à 21 le nombre de métropoles ayant le statut d'EPCI à fiscalité propre et à 28 % la part de la population française vivant dans les métropoles (en incluant celle de Lyon, qui a le statut de collectivité territoriale). Toutes les régions, à l'exception de la Corse et de l'outre-mer, comportent désormais 1 métropole, mais certaines en ont 3 (Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes, PACA), alors que d'autres en ont 1 ou 2.

Les chiffres : 37 communes nouvelles ont été créées au 1^{er} janvier 2018 (contre 317 au 01/01/16 et 200 au 01/01/17). La France compte désormais 35.357 communes.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis, 28 mars 2018

5 MILLIARDS POUR LE CENTRE DES VILLES MOYENNES DONT MONTARGIS, GIEN, BLOIS...

Élaboré en concertation avec les élus et les acteurs économiques des territoires, le plan « Action cœur de ville » va mobiliser 5 milliards sur 5 ans pour redynamiser les centres des villes moyennes (entre 15 000 et 100 000 habitants), et les réinvestir. 600 villes ont candidaté mais toutes n'ayant pas des projets bien définis, seules 222 ont été retenues. Le plan s'adresse aux villes de rayonnement régional qui ont un rôle de centralité pour leur bassin de vie. Dès maintenant les villes retenues doivent engager la phase de préparation. Elles signeront ensuite une convention cadre, puis des avenants en fonction de la maturité de leur projet qui peut concerner, habitat, commerce, création d'emplois, transports et mobilité, offre éducative, culturelle et sportive, développement des usages et outils numériques... Le soutien de l'État se formalisera par un contrat cadre qui engagera la commune son intercommunalité et les partenaires du plan. Le préfet recueillera la synthèse des projets, coordonnera les services et mobilisera les moyens de l'État tout en animant le partenariat localement. Les villes ont 18 mois pour entrer dans le début des réalisations.

Les chiffres : La Caisse des dépôts mobilisera 1 Md€ en fonds propres, 700 € en prêts, Action Logement 1,5 Md€ et l'Agence nationale de l'habitat 1 Md€.

Info + : Les 13 villes retenues en région sont Vierzon, Bourges, Chartres, Dreux, Nogent-le-Rotrou, Châteauroux, Issoudun, Chinon, Blois, Romorantin-Lanthenay, Giens, Montargis, Pithiviers.

Article intégral : www.magcentre.fr

Mag Centre, 27 mars 2018

VIERZON VENT DEBOUT CONTRE SON SOUFFLE AU CŒUR

Vierzon a invité élus, experts et fonctionnaires à venir débattre de la revitalisation des centres-villes. Bénéficiaire du plan gouvernemental pour revigorer les centres-villes, la commune du Cher réinvestit ses vieux bâtiments et soutient comme elle le peut une activité commerciale en berne face à une périphérie plus attractive.

Il a dit : « On nous aide avec un plan de renouvellement urbain et, en même temps, on nous ferme une maternité ou une ligne de train », a déclaré Nicolas Sansu, maire de Vierzon.

Article intégral : www.libération.fr

Libération (Sibylle Vincendon), 27 mars 2018

A lire également :

✓ [À la recherche des centre-villes perdus](#)

Mag Centre, 27 mars 2018

✓ [180 personnes échangent à Vierzon pour faire revivre les centres-villes en France et interview de Nicolas Sansu](#)

France Bleu Berry, 26 mars 2018

✓ [Nevers, Saint-Denis, Carpentras et Vierzon partagent leurs expériences](#)

Le Berry Républicain, 23 mars 2018

