

NEWSLETTER

aménagement

La lettre de CCI Centre sur l'actualité des infrastructures, du transport et de la logistique

ÉDITO

Bouillonnement

C'est le mot qui vient en 1^{er} à l'esprit lorsque l'on évoque l'ouverture à la concurrence des lignes d'autocars sur les trajets supérieurs à 100 kms. En dérégularisant ce secteur, Emmanuel Macron a provoqué un tourbillon, d'idées tout d'abord du côté des opérateurs privés qui ont pu s'engouffrer sur un marché jusqu'alors timoré, et d'interrogations du côté des services de l'État et des collectivités qui doivent désormais gérer les conséquences de cette décision. Car si les chiffres témoignent d'un véritable engouement pour ces bus modernisés (500.000 passagers transportés en 4 mois, à travers près de 150 villes desservies), ils masquent les questions pratiques auxquelles doivent faire face des autorités organisatrices de transport non préparées à cela : capacités d'accueil des gares routières qui sont des points d'arrêts privilégiés, risque de collision avec le réseau de bus urbain (quand il s'agit de stationner sur les mêmes zébras sur une durée longue), aménagement de points d'arrêts offrant confort et qualité de service (allant du simple banc avec panneau d'information jusqu'à la présence d'un commerce)... Autant de problématiques qui n'avaient certainement pas été anticipées par Bercy au moment de la prise de décision.

En région Centre-Val de Loire, l'offre privée est en train de se développer à vitesse grand V à Orléans, Tours, Bourges, et Châteauroux. Elle est plus limitée à Blois (cabotage sur des destinations internationales) et inexistante à Chartres, ces villes étant situées à des distances inférieures à 100 kilomètres des pôles les plus attractifs. Mais de nouveaux trajets type Montargis-Tours pourraient voir le jour prochainement, si un privé y voit suffisamment de potentiel.

La croissance de cette offre sera nécessairement suivie de près par les équipes du Conseil Régional nouvellement élu, d'abord en raison de la concurrence qu'elle va générer avec des liaisons TER comme Orléans-Tours, mais aussi parce que la Région devra produire un schéma régional des gares routières qui sera l'une des composantes du futur SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires). Les Conseils Départementaux qui leur cèdent la compétence des gares routières dans le cadre de la loi NOTRe leur souhaitent d'ores et déjà bien du courage !

Il en faudra à chacun d'entre nous d'ailleurs en cette nouvelle année, et nous vous présentons nos meilleurs vœux pour une année 2016, forcément bouillonnante !

Politique des transports

- Trajets domicile-travail : une durée moyenne de 50 minutes qui tend à s'allonger2
- Inquiétudes de la Cour des comptes sur le financement de l'AFITF2
- Le GART se penche sur la mobilité des « agglos » de taille moyenne2
- Philippe Fournié en charge des transports et de l'intermodalité au Conseil Régional.....2

Ferroviaire

- LGV Tours-Bordeaux : un scénario catastrophe3
- Grand Paris : Manuel Valls précise le calendrier CDG Express3
- Paris-Orléans-Limoges-Toulouse : SNCF Réseau et l'État misent 1,5 milliard d'euros3
- Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique relancé.....3
- Un kilomètre coûte 12 euros à la Région Centre-Val de Loire.....4
- Ligne SNCF Paris-Nevers : le bras de fer continue dans le Giennois4
- Sept trains quotidiens supplémentaires entre Dordives et Paris.....4

Transport urbain

- Keolis reste aux commandes des bus de Châteauroux5
- Keolis rempile à Dreux pour cinq ans5
- RATP Dev renouvelé à Vierzon jusqu'en 20235
- Feu vert pour les lignes 15, 17 et 18 du Grand Paris.....5
- Les élus de Niort votent la gratuité des transports publics pour 2017.....5
- Baisse des dotations : les transports publics bientôt en panne sèche ?5

Aérien

- Infographie : le transport aérien en 2034 en un coup d'oeil6
- Ryanair obtient une quinzaine de vols quotidiens à Roissy.....6
- Coup dur pour Air France, Easyjet ouvre 30 nouvelles lignes en France.....6
- L'aéroport de Beauvais classé parmi les pires du monde6
- Notre-Dame-des-Landes : le feu vert est donné.....6
- Aéroport de Tours : le salut pourrait venir de la Région6
- Aéroport de Châteauroux : vers de nouvelles lignes ?6

Routier

- A10, une troisième voie pour avancer.....7
- Quels sont les axes les plus empruntés dans l'agglomération d'Orléans ?.....7
- Qualité des routes : la France perd du terrain7
- Une nouvelle autorité pour contrôler le transport par autocar7
- Ouibus, le service de bus low-cost de la SNCF lancé à Orléans7
- Le chiffre : 500.0007
- Autocars : Flixbus projette de lancer trois lignes de moins de 100 kilomètres7

Logistique

- Le Cher booste les mises en chantier d'entrepôts.....8
- La révolution numérique se fait aussi dans le transport routier de marchandises.....8

Aménagement du territoire

- Le chiffre : 35.9459
- Téléphonie mobile : plus de « zone blanche » pour 171 communes fin 2016.....9
- Une dizaine de communes du Pithiverais bientôt connectées à l'Internet très haut débit ..9
- La nouvelle carte des intercommunalités dans le Loiret9
- Redessiner la Touraine de demain9
- Espaces périurbains : une France pas si moche9
- Près de 60.000 m² de bureaux vides dans l'agglomération d'Orléans9

TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL : UNE DURÉE MOYENNE DE 50 MINUTES QUI TEND À S'ALLONGER

Chaque jour, les Français mettent en moyenne 50 minutes pour aller au travail et en revenir, selon une étude de la DARES. Cette durée, qui peut inclure un détour (déposer un enfant à l'école, faire des courses, etc.) s'est allongée de 10 minutes depuis 1998. Ce temps moyen cache des différences importantes entre la région parisienne et les autres zones géographiques. Les Franciliens mettent 68 minutes en moyenne pour faire l'aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail contre 35 minutes pour les habitants des petits pôles urbains et 57 minutes pour les couronnes des grands pôles urbains. A l'exception de Paris et des grands pôles urbains, la voiture reste le mode de transport le plus utilisé pour se rendre à son travail (74 % des actifs), 11 % empruntent les transports en commun.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Anne Lenormand), 4 novembre 2015

Info + : téléchargez l'[étude la DARES](#)

INQUIÉTUDES DE LA COUR DES COMPTES SUR LE FINANCEMENT DE L'AFITF

La Cour des comptes a jugé « problématique » la soutenabilité financière de l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) « dans l'hypothèse de ressources constantes à hauteur de moins de 2 milliards par an ». Le budget 2015 de l'agence devait initialement bénéficier d'une partie du produit de l'écotaxe qui a été définitivement abandonnée en octobre 2014. Pour compenser ce manque à gagner, une augmentation de 2 centimes d'euros par litre de gazole sur les véhicules légers et de 4 centimes sur les poids lourds avait été décidée. Ce système a apporté, en 2015, 1,139 milliard d'euros à l'AFITF. Le gouvernement a annoncé que le dispositif serait maintenu en 2016, avec la pérennisation de l'affectation à l'AFITF d'une part de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE). Le président de l'AFITF, Philippe Duron, a estimé que « des recettes nouvelles » seraient nécessaires pour financer les investissements de transport prévus.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Anne Lenormand), 12 octobre 2015

Info + : [PLF2016 : le budget de l'AFITF sera stable en 2016](#)

Mobilicités (Florence Guernalec), 13 novembre 2015

⚠ Dernière minute : [La FNAUT veut une hausse des taxes carburants pour booster les fonds dédiés aux transports publics](#)

DéplacementsPro.com, 3 janvier 2016

PUBLICATIONS

✓ [Les infrastructures de réseaux au service de la croissance](#)

MEDEF, 1^{er} décembre 2015

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

Commissariat général au développement durable, 4 novembre 2015

✓ [Emploi salarié et marché du travail dans les transports au deuxième trimestre 2015](#)

Commissariat général au développement durable, Octobre 2015

✓ [Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au deuxième trimestre 2015](#)

Commissariat général au développement durable, Octobre 2015

✓ [La conjoncture des transports se redresse au deuxième trimestre 2015](#)

Commissariat général au développement durable, Octobre 2015

LE GART SE PENCHE SUR LA MOBILITÉ DES « AGGLOS » DE TAILLE MOYENNE

Lors des Rencontres nationales du transport public, le GART a présenté les résultats de son étude Mobilité et Villes moyennes. Pour les élus des villes moyennes, le déclin des centres-villes était le résultat de leur inaccessibilité aux voitures. Autrement dit, avoir voulu copier les grandes « agglos » était assurément une erreur. Car, ces villes moyennes ont des spécificités : l'automobile représente 70 % de la part modale contre 50 % dans les métropoles, la densité urbaine y est nettement plus faible et la clientèle captive (scolaires, personnes âgées, personnes à faible ressources) représente 90 % des usagers. Le GART fait plusieurs préconisations pour trouver un juste équilibre entre la voiture et les transports publics. Il s'agit notamment d'encourager l'auto-partage et le covoiturage, mais aussi de proposer des solutions de stationnement qui permettent de se rabattre sur les transports publics. L'étude bat en brèche l'adage « no parking, no business » à l'exemple du Grand Poitiers qui a décidé de multiplier par deux les zones piétonnes, ce qui a conduit une grande enseigne comme H&M à s'installer. Autre idée reçue, empêcher les populations d'accéder au centre-ville en voiture, conduirait à leur faire prendre davantage les transports en commun, en réalité, ces automobilistes vont faire du shopping ailleurs à l'image de ce qui s'est passé à Chalon-sur-Saône.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 2 octobre 2015

NOMINATION

PHILIPPE FOURNIÉ EN CHARGE DES TRANSPORTS ET DE L'INTERMODALITÉ AU CONSEIL RÉGIONAL

Le conseiller régional a été élu 9^e vice-président délégué aux transports et à l'intermodalité lors la première session du Conseil Régional du Centre-Val de Loire, qui s'est déroulée le 18 décembre 2015. Le secrétaire départemental du PS du Cher était auparavant, au Conseil Régional, 11^e vice-président délégué à la santé.

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain, 18 décembre 2015

✓ [La durée de service des conducteurs routiers de fret poids lourds en 2014](#)

Commissariat général au développement durable, Octobre 2015

✓ [La conjoncture des transports](#)

Au deuxième trimestre 2015, le volume de la production marchande de transport augmente (+1,1 %). Cette hausse est due essentiellement au transport terrestre de marchandises (+3,5 %) et plus particulièrement au transport routier pour compte d'autrui (+5,0 %) qui rattrape en partie le premier trimestre. Le transport de voyageurs repart à la hausse dans les différents modes. Pour la première fois depuis près de trois ans, l'emploi salarié hors intérim des entreprises du transport et de l'entreposage progresse (+0,2 %). De même, l'intérim fait plus que compenser son repli du trimestre précédent.

Commissariat général au développement durable, Octobre 2015

LGV

LGV TOURS-BORDEAUX : UN SCÉNARIO CATASTROPHE

Le pool bancaire qui finance, pour près de la moitié, le chantier a suspendu le versement de l'échéance du mois de novembre. Depuis que le nombre de passages quotidiens sur la ligne a été fixé à 16,5 (au lieu de 19 prévus), les banques doutent de la rentabilité du projet évalué à 7,8 milliards d'€. Dans l'immédiat, la fermeture des vannes financières n'a pas eu de conséquences sur le terrain. Le chantier se poursuit normalement. Mais, dans une interview au Figaro, le PDG de Liséa a tiré le signal d'alarme. « Aujourd'hui, nous ne sommes pas sûrs à 100 % que la LGV ouvre comme prévu à la mi-2017 », lâche Laurent Cavrois. « Faire circuler seulement 16,5 trains directs par jour remet en cause la viabilité économique de la concession ». Le bras de fer est engagé avec la SNCF qui dénonce, de son côté, le droit de péage exorbitant imposé par Liséa.

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Pascal Denis), 5 décembre 2015

Le chiffre : 34.000 places seront disponibles chaque jour en moyenne sur Paris-Bordeaux, alors que la ligne compte aujourd'hui 13.500 passagers en moyenne. Bordeaux bénéficiera au total de 32,5 allers-retours quotidiens, dont 16,5 directs. Soit plus que Lyon (22 allers-retours dont 15 directs). Selon un expert proche de l'entreprise publique, la perte opérationnelle annuelle dépassera les 175 millions d'euros.

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 3 novembre 2015

Info + : [Tours-Bordeaux : Lisea et ses banques dramatisent le risque de faillite](#)

Mobilicités (Marc Fressoz), 30 novembre 2015

DIVERS

PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE : SNCF RÉSEAU ET L'ÉTAT MISENT 1,5 MILLIARD D'EUROS

SNCF Réseau et l'État ont décidé de poursuivre leurs efforts de modernisation et de régénération de la ligne classique, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, longue de 700 kilomètres. L'État a installé un « Comité de concertation sur le schéma directeur de la ligne ferroviaire POLT ». La SNCF et l'État vont engager 1,5 milliard d'euros. Il s'agit de poursuivre un programme débuté en 2003. Ce plan se déroulera en trois tranches de 500 millions d'euros. Deux tiers seront financés par la SNCF d'ici 2025 et le dernier, prévu par les « Contrats de Plan État-Régions », sera supporté par les Régions traversées (hors Île-de-France).

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités, 21 décembre 2015

Il ont dit :

- ✓ Les dessertes et la fréquence des trains dépendront du rendu de la mission Philizot, prévue pour mi-2016. L'intégrité du POLT « dépendra du statut de ligne, qui sur sa continuité connaît des variations d'exploitation. On est avec des hypothèses de classement partiel en TET » Laurent Cayrel, Préfet du Limousin.
- ✓ « Il doit y avoir un matériel neuf d'ici à 2020-2021. C'est une bonne chose » Jean-Claude Sandrier, président d'Urgence POLT.

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Sébastien Dubois), 19 décembre 2015

GRAND PARIS : MANUEL VALLS PRÉCISE LE CALENDRIER CDG EXPRESS

Dans le domaine des transports, le gouvernement a confirmé la construction à l'horizon 2023 de la liaison ferroviaire CDG Express, qui permettra de relier, directement, en une vingtaine de minutes, l'aéroport Charles-de-Gaulle et la gare de l'Est à Paris. L'ordonnance nécessaire à la réalisation effective du projet va être transmise au Conseil d'État en vue de la création de la société de projet début 2016, et une enquête publique devrait avoir lieu au premier semestre 2016. Afin de tenir les coûts et le calendrier de cette nouvelle liaison, les voies ne devraient pas être enfouies au niveau de la Porte de la Chapelle, contrairement à une position longtemps défendue par la mairie de Paris.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités et AFP, 16 octobre 2015

LE PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE RELANÇÉ

Enterré fin avril 2015, le projet d'autoroute ferroviaire atlantique est officiellement relancé. C'est le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, qui l'a annoncé lors du forum du Corridor Atlantique. Exit le projet français de liaison entre le Pas-de-Calais (Douvrin) et les Landes (Tarnos), trop coûteux, il s'agit désormais d'un projet franco-espagnol destiné à pleinement s'intégrer dans une dimension européenne et dans la dynamique du Corridor Atlantique. En effet, les autorités espagnoles envisagent la création d'un terminal multimodal à Vitoria. Les 2 pays vont donc lancer, en 2016, un appel à manifestation d'intérêt des acteurs ferroviaires pour une autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique. Il devra permettre d'identifier concrètement leur mobilisation pour un tel service et les conditions dans lesquelles il pourrait s'opérer. Le principe de créer un groupe de travail franco-espagnol chargé de coordonner les positions et travaux sur les autoroutes ferroviaires entre les deux pays, avait été acté fin juillet 2015. La 1^{ère} réunion a eu lieu le 9 octobre.

Il a dit : Alain Vidalies explique que « la création d'une autoroute ferroviaire Atlantique a toujours constitué un objectif prioritaire du gouvernement, une telle liaison étant essentielle pour le développement durable des échanges de marchandises et le report modal ».

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 28 octobre 2015

UN KILOMÈTRE COÛTE 12 EUROS À LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Les transports, surtout le ferroviaire, constituent l'une des principales compétences de la Région. En Centre-Val de Loire, un cinquième du budget leur est dédié, soit quelque 207 millions d'euros par an. Les trois quarts de cette enveloppe sont consacrés au fonctionnement des 41 lignes ferroviaires que compte le territoire régional : 8 lignes TER Centre, 10 lignes mixtes (rail et bus) et 23 lignes d'autocar. Le coût moyen du kilomètre financé par la Région est de 12 euros. La priorité, c'est le rail. Le budget annuel de fonctionnement des lignes ferroviaires (145 millions d'euros) est vingt fois supérieur à celui consacré aux lignes d'autocars (7 millions). La distance parcourue chaque année sur le rail est également quatre fois supérieure à celle effectuée sur la route.

Article intégral : www.leberry.fr

Le Berry Républicain (Sébastien Couratin), 12 novembre 2015

LIGNE SNCF PARIS-NEVERS : LE BRAS DE FER CONTINUE DANS LE GIENNOIS

Des usagers de la ligne Paris-Nevers se sont retrouvés à la sous-préfecture de Montargis pour y déposer une pétition qui a récolté des milliers de signatures dans tout l'est du département. Une ligne SNCF mentionnée dans le rapport Duron, rendu avant l'été : pas assez rentable pour que l'État continue de mettre la main à la poche, elle serait, en partie, transférée aux Régions Centre-Val de Loire et Bourgogne. Ce rapport et les conséquences qui pourraient en découler (suppression de certains trains, limitation du nombre de dessertes...) ont semé la consternation tant chez les usagers que chez les élus des territoires concernés. La mobilisation s'est rapidement organisée et ne faiblit pas. Dernier épisode en date dans cette nouvelle bataille du rail : les élus nivernais ont appris la suppression du premier train dominical de la ligne Paris-Nevers. Partant à 7 h 21 de la préfecture de la Nièvre, il arrive à 9 h 49 à Paris. Jugé pas assez rentable par la SNCF, à partir du 14 décembre, il sera remplacé par un train partant de Nevers à 10 h 01 et arrivant à Paris à 12 h 11. Les villes de La Charité, Cosne, Briare et Gien seront-elles toujours desservies ? En théorie, oui. Mais rien n'est sûr.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Pascale Auditeau), 9 novembre 2015

SEPT TRAINS QUOTIDIENS SUPPLÉMENTAIRES ENTRE DORDIVES ET PARIS

Dans un courrier en date du 9 octobre adressé au maire de Dordives Jean Berthaud, Julien Dehornoy, directeur régional Transilien Paris sud-est a annoncé : « À compter du 13 décembre prochain, les jours de semaine, sept trains supplémentaires s'arrêteront en gare de Dordives. De la sorte, cette gare bénéficiera aux heures de pointe d'une desserte équivalente à celles des autres gares de la ligne R : un train par heure de et vers Paris ». Guy Dusoulier, le premier adjoint au maire de Dordives, n'a pas boudé son plaisir : « C'est plus qu'une bonne nouvelle, on revient à ce qui avait été prévu lors de la signature de la convention, puisqu'ils s'engagent aussi à ajouter cinq arrêts d'ici fin 2016 ». Le soulagement est compréhensible : 2,5 millions d'euros viennent d'être mis dans l'allongement des quais de la gare, trop courts pour accueillir les transiliens longs.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Jean-Baptiste Dos Ramos), 19 octobre 2015

KEOLIS RESTE AUX COMMANDES DES BUS DE CHÂTEAURoux

Keolis et Châteauroux Métropole ont signé un contrat pour l'exploitation du réseau urbain qui les lie pour six ans. Le transporteur s'est engagé à augmenter de 15 % la fréquentation. Keolis va également développer un panel d'outils d'information numériques. Les transports publics de Châteauroux sont gratuits depuis 2001. La fréquentation a, ainsi, bondi de 200 % entre 2001 et 2014, passant de 1,5 à 4,5 millions de voyages.

Le chiffre : le nombre de voyages par an et par habitant est de 60. « Soit bien au dessus de la moyenne des agglomérations de notre taille qui est de 39 », rappelle Paul Pluviaud, vice-président en charge de la mobilité de cette agglomération

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Christine Cabiron), 11 décembre 2015

KEOLIS REMPLI À DREUX POUR CINQ ANS

Keolis restera aux commandes des transports publics de Dreux jusqu'en 2021. Keolis devra développer un système de transport à la demande sur les 78 communes qui composent l'agglomération. En 2017, l'opérateur étendra, aux cinq communes-centres, le réseau urbain, aujourd'hui organisé sur trois d'entre elles. Keolis prendra également en charge le renouvellement du parc. Les fréquences seront augmentées et de nouvelles dessertes verront le jour.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Christine Cabiron), 1^{er} décembre 2015

RATP DEV RENOUVELÉ À VIERZON JUSQU'EN 2023

Aux commandes du réseau urbain de Vierzon depuis 2011, RATP Dev s'est vu renouveler la confiance de l'autorité organisatrice. D'ici 2023, l'opérateur s'est vu fixer comme objectif de porter la fréquentation à 650.000 voyageurs par an. Pour accroître l'attractivité de l'offre de transport urbain, le réseau sera reconfiguré et les fréquences de passage seront augmentées aux heures de pointe. Un tiers du parc de bus sera renouvelé.

Info + : En Centre-Val de Loire, RATP Dev opère également le réseau urbain de l'agglomération de Bourges, une trentaine de lignes interurbaines et des circuits de transport scolaire.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Christine Cabiron), 13 octobre 2015

FEU VERT POUR LES LIGNES 15, 17 ET 18 DU GRAND PARIS

La Société du Grand Paris a donné son feu vert aux opérations d'investissement des trois dernières lignes du Grand Paris Express, qui atteindront 8 milliards d'€. Il s'agit des lignes 17 (Bourget - Mesnil-Amelot), 15 Est (Saint-Denis-Pleyel - Champigny) et 18 (Orly - Versailles). Cette dernière, qui doit irriguer le plateau de Saclay, avait fait l'objet d'un avis consultatif défavorable du Commissariat Général à l'Investissement. Mais, le gouvernement a maintenu le projet en l'état. Les enquêtes publiques seront lancées au premier trimestre 2016.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités, 23 novembre 2015

Info + : [Bernard Gauducheau, élu président du comité stratégique de la SGP](#)

Mobilicités, 15 décembre 2015

▲ Dernière minute : Le secrétaire d'État chargé des Transports vient d'annoncer la publication du décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction du second tronçon du GPE en l'occurrence les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud.

Article intégral : www.batiactu.com

Batiactu, 4 janvier 2016

LES ÉLUS DE NIORT VOTENT LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS POUR 2017

Au 1^{er} janvier 2017, l'ensemble des transports publics de la Communauté d'Agglomération de Niort (45 communes, plus de 100.000 habitants) seront gratuits. Il s'agira de la plus grande agglomération de France à adopter la gratuité avant la concrétisation en septembre 2018 du projet de Dunkerque. Ce passage à la gratuité se fera en même temps que le changement d'opérateur du réseau. La Semtan, Sem transport qui gère actuellement le réseau avec la participation de Transdev, disparaîtra pour être remplacée par une pure délégation de service public.

Le chiffre : Aujourd'hui, le budget annuel du réseau est d'environ 17 millions d'euros dont 1,5 proviennent des recettes tarifaires. Il est donc couvert à hauteur de 90 % par le versement transport (taxe sur les salaires perçue sur les entreprises et les administrations du territoire de plus de 11 salariés).

Il a dit : « La gratuité est une réponse claire aux problèmes environnementaux. (...) A Vitré, un des pionniers de la gratuité en 2001, le passage à la gratuité avait été contesté, mais un an plus tard, c'était l'unanimité pour la garder », Jérôme Baloge, maire de Niort.

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Robert Viennet), 28 octobre 2015

BAISSE DES DOTATIONS : LES TRANSPORTS PUBLICS BIENTÔT EN PANNE SÈCHE ?

Le travail d'audition de la commission d'enquête parlementaire visant à « évaluer les conséquences de la baisse des dotations de l'État aux communes et aux EPCI sur l'investissement public et les services publics de proximité » a débuté. Le service public questionné a été celui des transports publics. Côté autorités organisatrices et opérateurs, on redoute des conséquences sur l'offre, avec une remise en cause de certains projets. Nicolas Sansu, député du Cher et rapporteur de cette commission d'enquête, a relevé l'exemple de Valenciennes Métropole, une communauté d'agglomération qui rencontrerait d'importantes difficultés pour équilibrer son budget transports. Pour Alain Fauré, le député de l'Ariège qui préside cette commission, « cette baisse des dotations va pousser à de nouveaux arbitrages et ces contraintes budgétaires vont inciter à des réflexions sur l'optimisation des matériels et sur la tarification ». La « pente descendante » de la réduction de l'offre préoccupe le secteur, notamment en termes d'impact sur l'emploi.

Il a dit : Jean-Pierre Farandou, président de l'Union des Transports Publics et ferroviaires : « Nous ne sommes bien évidemment pas la seule compétence du service public pénalisée. Mais comme cela arrive après ces trois autres mauvaises nouvelles pour le secteur que sont la hausse de la TVA, le relèvement du seuil de perception du versement transport de 9 à 11 salariés et l'abandon de l'écotaxe, les conséquences deviennent de plus en plus visibles ». Le même ajoute : « Le transport public étant l'un des rares secteurs où, parmi les cinq premières entreprises mondiales, trois sont françaises (Transdev, Keolis, RATP) le fragiliser n'est pas un bon calcul. Car si on exporte si bien, c'est en s'appuyant sur ces spécificités, cette vitrine française ».

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Morgan Boëdec), 8 octobre 2015

Info + : [Lire la note d'analyse de l'UTP](#) sur la diminution de la recette au voyage et ses conséquences sur l'offre

INFOGRAPHIE : LE TRANSPORT AÉRIEN EN 2034 EN UN COUP D'OEIL

L'association internationale du transport aérien a publié ses prévisions pour le marché de l'aviation en 2034. Avec 7 milliards de passagers dans 19 ans, les projections ont été revues à la baisse comparées aux 7,4 milliards prévus précédemment. Mais quels marchés seront les plus porteurs ? Quels pays ouvrent des perspectives intéressantes pour les compagnies aériennes ? Dans quelle région du globe les passagers voyageront-ils le plus ?

Article intégral : www.usinenouvelle.com

L'Usine Nouvelle (Astrid Gouzik), 30 novembre 2015

RYANAIR OBTIENT UNE QUINZAINE DE VOLS QUOTIDIENS À ROISSY

Ryanair va-t-elle décoller en force à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle au cours de la prochaine saison été ? La compagnie en a les moyens. Ryanair a, en effet, demandé à Cohor, l'organisme en charge de la gestion et de l'attribution des créneaux horaires de décollage et d'atterrissage (« slots »), 21 vols quotidiens au départ de CDG pour desservir Barcelone, Bergamo, Rome, Dublin, Lisbonne, Madrid, Porto et Berlin Schönefeld (deux à trois vols par jour selon les destinations). Et en a « obtenu une quinzaine » selon deux sources. La compagnie irlandaise n'aurait pas obtenu de créneaux en heure de pointe le matin.

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr (Fabrice Gliszczynski), 8 décembre 2015

COUP DUR POUR AIR FRANCE, EASYJET OUVRE 30 NOUVELLES LIGNES EN FRANCE

Easyjet a annoncé l'ouverture, l'été prochain, de 30 nouvelles lignes au départ de 9 aéroports français. Cette nouvelle offensive d'envergure se traduit par une croissance du nombre de sièges de 9 % par rapport à l'été 2015. Easyjet exploitera plus de 200 routes au départ de France. Mélange de lignes régulières et saisonnières, ce coup d'accélérateur touche notamment Paris-Roissy (4 nouvelles lignes, Faro, Manchester, Pula et Olbia), Lyon (7 nouvelles lignes), Toulouse (six nouvelles routes, Berlin, Dubrovnik, Faro, Milan, Mahon et Olbia) et Nice (Cagliari, Mykonos et Palma). Easyjet exploitera également quatre nouvelles routes à Bordeaux, trois à Marseille (Amsterdam, Bordeaux et Glasgow), deux autres à Nantes (Bristol, Lisbonne), et une de plus à Lille (Milan Malpensa) et Bâle-Mulhouse (Figari).

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr (Fabrice Gliszczynski), 25 novembre 2015

L'AÉROPORT DE BEAUVAIS CLASSÉ PARMIS LES PIRES DU MONDE

L'aéroport de Beauvais-Tillé vient de recevoir une bien malheureuse distinction. Un sondage réalisé par Sleeping In Airports a déterminé que celui qu'on appelle « le troisième aéroport de Paris », après Roissy et Orly, était le deuxième pire aéroport du monde pour y passer la nuit, après celui de Reykjavik. Il est également classé dixième dans le classement des pires aéroports du monde... Sleeping In Airports décrit l'aéroport de Beauvais comme un amalgame de « pré-fabriqués » de dix ans d'âge. Absence de chaises, personnel mal-aimable, des toilettes à l'hygiène approximative... Tels sont les griefs que le site a fait remonter à partir des utilisateurs. Enfin, la distance de l'aéroport est également rapportée comme une source de mécontentement. Il faut dire que, en navette, le trajet prend 1 heure et demie. Sur ce Top 10, l'aéroport de Beauvais-Tillé se trouve être le seul aéroport européen.

Article intégral : www.latribune.fr

La Tribune.fr, 21 octobre 2015

NOTRE-DAME-DES-LANDES : LE FEU VERT EST DONNÉ

Le Préfet de la région des Pays-de-la-Loire a annoncé le lancement des appels d'offres pour le chantier de l'aéroport du Grand Ouest. Il aura fallu 154 décisions de justice, une validation de Bruxelles sur le plan environnemental et un rejet des recours par le tribunal administratif pour lancer le projet.

Article intégral : www.constructioncayola.com

Construction Cayola, 2 novembre 2015

AÉROPORT DE TOURS : LE SALUT POURRAIT VENIR DE LA RÉGION

Qui veut encore payer pour l'aéroport de Tours ? Pas le Département. Encore moins la CCI Touraine, qui veut quitter la cabine de pilotage au plus vite. Alors, même si Tour(s)Plus nourrit toujours des ambitions pour « sa » piste avec un projet de la relier au tramway, le sort de l'aéroport de Tours, à moyen terme, n'a jamais été aussi dépendant de la Région Centre-Val de Loire.

Le chiffre : Avec 184.000 passagers en 2014, l'aéroport de Tours continue, bon an, mal an, de battre ses records de fréquentation. Et pour 2015, selon Philippe Thibault, le directeur général, « la baisse du trafic envisagée, à la suite de la suppression d'une liaison avec Ajaccio, pourrait s'avérer moins forte que prévue ».

Article intégral : www.tribune-tours.fr

La Tribune de Tours (Laurent Raouault), 15 octobre 2015

Info + : La compagnie Air Voyage ouvrira au printemps prochain une ligne directe entre Tours et Varna en Bulgarie. Les vols auront lieu tous les samedis du 30 avril au 30 octobre à bord d'un Airbus A 320 de 180 places. Ils seront proposés à partir de 190 € aller-retour.

La Nouvelle République, 12 décembre 2015

▲ Dernière minute : [L'aéroport de Tours maintient son plan de vol](#)

La Nouvelle République (Pascal Denis), 10 janvier 2016

AÉROPORT DE CHÂTEAUX : VERS DE NOUVELLES LIGNES ?

Il y a quatre ans, l'aéroport Marcel-Dassault lançait, avec succès, la ligne Châteauroux-Ajaccio. En juin dernier, une nouvelle ligne vers Nice a été lancée, « à titre expérimental ». Du 12 juin au 14 septembre, deux vols par semaine ont ainsi été proposés par la compagnie SkyTaxi. Pour la ligne en direction d'Ajaccio, 50 % de la clientèle vient du Berry. L'autre moitié arrive des régions de Limoges, de Clermont-Ferrand et d'Orléans. Pour la ligne vers Nice, un passager sur deux habite l'Indre, et 30 % proviennent d'un département du sud-est de la France. Cette belle réactivité des passagers berrichons et d'au-delà donne des ailes aux responsables de l'aéroport. « Nous travaillons actuellement sur des vols vers Lyon. L'idée serait de pouvoir commercialiser des trajets vers Barcelone, Madrid, Milan... Avec un changement à Lyon, mais sans réenregistrement. Autres projets : « Ouvrir des vols vers Palma. Et vers Londres, en partenariat avec un autre aéroport ». Mais tout cela a un coût. Pour pouvoir pérenniser ces lignes et en proposer de nouvelles, les Collectivités doivent suivre, rappelle Dominique Roulet, président de l'aéroport

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Naëlle Le Moal), 15 octobre 2015

A10, UNE TROISIÈME VOIE POUR AVANCER

Pour élargir l'A10 à trois voies, sur un tronçon de 6 kilomètres entre Chambray-les-Tours et Veigné, le groupe Vinci Autoroute va dépenser 58 millions d'€. Pour Vincent Gallet, qui va diriger les opérations, ce chantier répond à un besoin de fluidité. « Il y a un trafic pendulaire important avec 46.000 véhicules par jour dont plus de 60 % concernent des Tourangeaux. Il fallait fluidifier et sécuriser le trafic qui ne sera pas pour autant augmenté puisqu'il n'y aura pas de nouveaux itinéraires ».

Article intégral : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Jacques Benzakoun), 2 novembre 2015

▲ Dernière minute : [Loiret : La consultation est lancée pour l'élargissement de l'A10](#)

La République du Centre (Magali Saint-Genès), 8 janvier 2016

QUELS SONT LES AXES LES PLUS EMPRUNTÉS DANS L'AGGLOMÉRATION D'ORLÉANS ?

La moitié des routes départementales les plus empruntées du Centre-Val de Loire sont dans le Loiret. Avec 50.000 véhicules-jour sur certaines portions, Marc Gaudet, vice-président du Conseil Départemental du Loiret, convient d'une tangentielle (RD2060) quasi à « saturation » sur certaines plages horaires. Seule l'A10 supporte un trafic supérieur (moyenne de 68.308 véhicules-jour dans l'agglomération).

Article intégral et carte : www.larep.fr

La République du Centre (Lilian Maurin et Jérôme Couton), 13 octobre 2015

BUS « MACRON »

UNE NOUVELLE AUTORITÉ POUR CONTRÔLER LE TRANSPORT PAR AUTOCAR

Le décret de création de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER), notamment chargée de contrôler le marché des liaisons par autocars libéralisé par la Loi Macron, a été publié. Elle se substitue à l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et devra s'assurer que les nouvelles lignes de bus ne portent pas atteinte à l'équilibre des services publics comme le TER ou les autocars départementaux.

Acteurs Publics, 14 octobre 2015

OUIBUS, LE SERVICE DE BUS LOW-COST DE LA SNCF LANCÉ À ORLÉANS

Le service de bus à bas coût de la SNCF est lancé à Orléans et annonce six liaisons au départ de la ville : trois allers-retours quotidiens vers Paris et un aller-retour quotidien pour se rendre à Tours, Poitiers et Bordeaux. À partir du 4 janvier, Bourges et Clermont-Ferrand seront aussi desservis.

Info + : Isilines propose les mêmes services depuis mi-août. Destinations possibles au départ d'Orléans : Clermont-Ferrand, Bourges, Montpellier, ou encore Paris.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre, 1^{er} décembre 2015

Le chiffre : Le 3 septembre dernier, la SNCF a annoncé 130 liaisons OuiBus dans toute la France d'ici début 2016.

Article intégral : www.deplacementspros.com

DéplacementsPro.com, 9 septembre 2015

▲ Dernière minute : [Bourges : La bataille des bus Macron s'intensifie : voici venu Ouibus](#)

Le Berry Républicain (Benjamin Gardel), 4 janvier 2016

QUALITÉ DES ROUTES : LA FRANCE PERD DU TERRAIN

Le World Economic Forum a publié son rapport annuel qui compare la compétitivité économique des différentes nations. En matière de compétitivité, la France est classée 22^e mondiale (sur 140). Sur le volet infrastructures, elle se place à la 8^e place derrière l'Allemagne (7^e), la Suisse (6^e), le Japon (5^e), les Émirats Arabes (4^e), les Pays-Bas (3^e), Singapour (2^e) et Hong Kong (1^{er}). La France se plaçait pourtant 1^{ère} en 2011 et en 2012. Dans le détail, en ce qui concerne les infrastructures de transport, elle se situe à la 7^e place du classement du WEF. Ses routes lui valent une 7^e place, ses ports une 26^e place et ses aéroports une 15^e place. En matière de réseaux et télécommunications, elle décroche une 15^e place.

Article intégral : www.constructioncayola.com

Le chiffre : Une étude de Coe-Rexecode révèle que la France doit investir 50 milliards d'euros dans ses infrastructures si elle veut espérer rester dans le top 5 des pays bénéficiant des meilleures infrastructures au monde.

Article intégral : www.constructioncayola.com

Construction Cayola (J.T.), 2 octobre 2015 et 2 décembre 2015

LE CHIFFRE : 500.000

Quatre mois après la promulgation de la Loi Macron, Bercy annonce que « plus de 1.000 emplois ont été créés et au moins 500.000 passagers ont été transportés », soit « trois fois plus qu'en 2014 ». 148 villes et aéroports sont desservis et plus de 600 autocars assurent chaque jour des liaisons en France.

Article intégral et carte des autocars longue distance à décembre 2015 : www.mobilicites.com

Mobilicités (Florence Guernalec), 15 décembre 2015

AUTOCARS : FLIXBUS PROJETTE DE LANCER TROIS LIGNES DE MOINS DE 100 KILOMÈTRES

Flixbus souhaite ouvrir trois lignes d'autocars de moins de 100 kilomètres entre Limoges et Brive-la-Gaillarde et entre Lons-le-Saunier et Dijon. Il a déclaré son intention auprès de l'ARAFER. Les Collectivités, qui estiment que ces lignes concurrencent une ligne conventionnée, ont deux mois pour contester auprès de l'autorité de régulation. Elles devront démontrer que ces liaisons concurrencent les lignes conventionnées. Mais c'est l'ARAFER qui prendra la décision d'autoriser ou pas ces liaisons. Si l'autorité de régulation n'est pas saisie, pendant ce délai de deux mois, les liaisons pourront ouvrir.

Info + : la demande de Flixbus porte sur 2 aller-retour par jour pour un temps de trajet estimé à 1 h 15. Selon le site TER du Limousin, l'offre ferroviaire sur cette liaison, pour le 30 octobre, est d'environ 10 TER par jour aller-retour pour une durée allant de 1 h 04 à 2 h. 11 trains Intercités par jour circulent également (ligne Paris Austerlitz-Brive).

Article intégral : www.mobilicites.com

Mobilicités (Robert Viennet), 29 octobre 2015

▲ Dernière minute : [Lignes d'autocar de moins de 100 km : l'ARAFER saisie par PACA et le Limousin](#)

Mobilicités (Robert Viennet), 4 janvier 2016

LE CHER BOOSTE LES MISES EN CHANTIER D'ENTREPÔTS

Depuis le début de l'année 2015, plus de 111.000 m² d'entrepôts ont été construits en Centre-Val de Loire. Près de la moitié de ces nouvelles surfaces sont implantées dans le Cher.

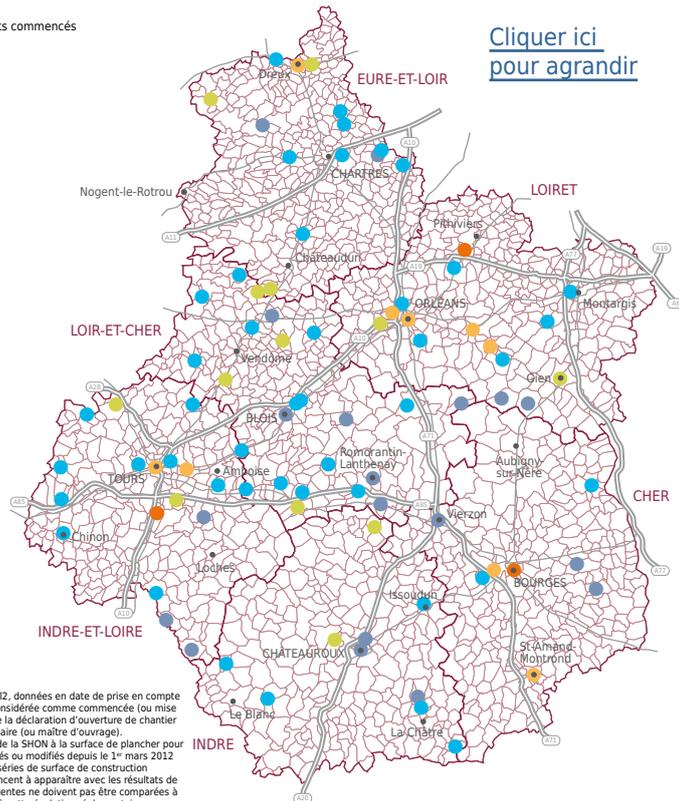
Au troisième trimestre, ce département gagne plus de 46.000 m², soit 90 % des surfaces mises en chantier sur la période. Ces nouvelles zones logistiques se sont essentiellement construites à Bourges qui bénéficie, notamment, du transfert, depuis la commune de Levet, de la base logistique du groupement Intermarché.

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.

Mise en chantier d'entrepôts Juillet - Septembre 2015	
Cher	46 434
Loiret	1 943
Loir-et-Cher	1 772
Indre-et-Loire	1 442
Indre	419
Eure-et-Loir	395
Centre-Val de Loire	52 405
- Premier trimestre : 14.069 m ²	
- Deuxième trimestre : 44.540 m ²	

Mises en chantier d'entrepôts dans les communes de la région Centre-Val de Loire : période de janvier à septembre 2015

Nombre de m² d'entrepôts commencés



[Cliquez ici pour agrandir](#)

Cartographie : CCI Centre
Données : SOeS, base Sit@del2, données en date de prise en compte
Nota : Une construction est considérée comme commencée (ou mise en chantier) après réception de la déclaration d'ouverture de chantier (DOC) envoyée par le pétitionnaire (ou maître d'ouvrage).
Avertissement : Le passage de la SHON à la surface de plancher pour les permis de construire déposés ou modifiés depuis le 1^{er} mars 2012 introduit une rupture dans les séries de surface de construction publiées. Ces ruptures commencent à apparaître avec les résultats de juin 2012. Les observations récentes ne doivent pas être comparées à celles de périodes antérieures à cette évolution réglementaire.

Entrepôts commencés entre janvier et septembre 2015 en région Centre : 111.014 m²

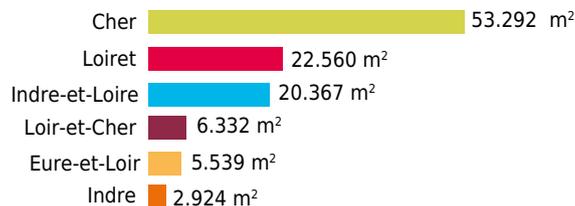


Illustration : CCI Centre

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

LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE SE FAIT AUSSI DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Une jeune pousse du Loiret, Chronotruck, vient de lancer une application pour smartphone qui décline chez les camionneurs les principes qui ont fait le succès d'Uber et de BlaBlaCar. Chronotruck vise à mettre en relation en temps réel les chargeurs ayant une marchandise à convoier et les transporteurs susceptibles de le faire à moindre coût, grâce à la géolocalisation rendue possible par le smartphone. Sur un trajet Paris-Lyon, un camionneur, inscrit sur l'application, peut, par exemple, se voir proposer, lorsqu'il passe près de Mâcon, de faire un détour de quelques kilomètres pour charger quatre palettes, à destination elles aussi de la région lyonnaise. Charge au conducteur d'évaluer s'il dispose de la place nécessaire et s'il peut tenir le délai de livraison demandé. Ce système de bourse de fret n'est pas nouveau, mais était jusque-là réservé aux professionnels du transport, qui se sous-traitaient les marchés entre eux. En permettant de recenser les camions à proximité, la géolocalisation réduit également les temps d'approche, et par là même les coûts. Le transporteur, de son côté, évite un trajet à vide.

Ils ont dit :

- ✓ Chronotruck va « supprimer les intermédiaires », et donc baisser les prix, de 10 % à 30 % pour une livraison classique, et jusqu'à 70 % pour une livraison express, avance Rodolphe Allard, cofondateur de la start-up et par ailleurs patron d'une PME du secteur. Le tout sans compromis sur la qualité, assure-t-il, puisque l'application ne sera accessible qu'aux professionnels dûment enregistrés comme tels.
- ✓ Pour Alain Borri, directeur associé du cabinet spécialisé BP2R, « cette initiative, qui n'est pas la seule dans son genre, fait partie des évolutions inévitables dans le secteur. Elle vient menacer les bourses de fret traditionnelles, mais aussi les commissionnaires de transport, qui effectuent ce type de service pour leurs clients et pourraient ainsi se voir contournés ».

Article intégral : www.lesechos.fr

Les Échos (Lionel Steinmann), 12 novembre 2015

Dernière minute

LE CHIFFRE : 35.945

La France est passée en dessous du seuil des 36.000 communes, avec le regroupement au 1^{er} janvier 2016 de 1.013 communes et intercommunalités en 300 « communes nouvelles ». Parmi ces 300 communes créées en application de la loi de mars 2015 sur les communes nouvelles, « 19 sont le résultat d'une fusion à l'échelle d'une intercommunalité ». « Devant ce succès, le gouvernement a décidé de prolonger les mesures d'incitation financière à la création des communes nouvelles jusqu'au 30 juin 2016, ce qui devrait permettre d'accroître la dynamique enclenchée ».

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info, 11 janvier 2016

TÉLÉPHONIE MOBILE : PLUS DE «ZONE BLANCHE» POUR 171 COMMUNES FIN 2016

Le ministère de l'Économie a publié la liste de 171 communes ne bénéficiant aujourd'hui d'aucune couverture par les réseaux de téléphonie mobile. Bouygues, Orange, SFR-Numéricable et Free se sont engagés à les équiper avant la fin 2016.

Article intégral : www.franceinfo.fr

France Info, 6 novembre 2015

Info + : En Centre-Val de Loire, les communes concernées sont Champoulet (Loiret) et Chanceaux-Pres-Loches (Indre-et-Loire).

UNE DIZAINE DE COMMUNES DU PITHIVERAIS BIENTÔT CONNECTÉES À L'INTERNET TRÈS HAUT DÉBIT

Le Département (accompagné par la Région, l'État, l'Europe...) a décidé d'investir 140 millions d'euros pour couvrir l'intégralité du Loiret en très haut débit. D'ici 2024, 37 communes du Pithiverais devraient profiter du plan. En revanche, peu d'améliorations immédiates à attendre du côté de la téléphonie mobile. La solution viendra peut-être de l'État. La ruralité étant jugée comme un investissement peu rentable par les opérateurs, la Loi Macron les oblige à couvrir les centres-bourgs d'ici la fin 2016, sous peine de sanctions.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Julien Pépinot), 19 octobre 2015

REDESSINER LA TOURAINE DE DEMAIN

La Touraine d'aujourd'hui, c'est encore 19 cantons qui ne sont que des circonscriptions électorales, 5 Pays, coquilles vides promises à disparaître, 5 circonscriptions législatives, 277 communes et 20 Communautés de Communes. L'objectif est de réduire de moitié ces territoires intercommunaux. Le préfet Louis le Franc a présenté « sa » carte des nouvelles Communautés de Communes. « Moins d'un quart de la population se concentre sur les deux tiers du territoire départemental, dans le sud ». Pas d'avenir sans union et avant tout dans le milieu rural. Le préfet suit l'exemple donné et initié par le Lochois pour l'appliquer au Chinonais. Il veut faire du sud du département deux grandes forces.

Info + : La carte va être discutée, débattue et votée par les élus locaux. Elle sera officialisée en mars 2016, et prendra effet le 1^{er} janvier 2017.

Article intégral et carte des 10 nouvelles Communauté de communes : www.lanouvellerepublique.fr

La Nouvelle République (Olivier Pouvreau), 13 octobre 2015

LA NOUVELLE CARTE DES INTERCOMMUNALITÉS DANS LE LOIRET

Le Loiret devrait passer de 28 à 17 EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale) au 31 mars pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2017. La loi NotRE prévoit un seuil démographique d'environ 15.000 habitants, sachant que des dérogations sont acceptées dans des secteurs ruraux de faible densité. « Ceci permet d'avoir des Communautés de Communes suffisamment fortes pour peser dans le dialogue, face à la Région notamment », souligne Jean-Pierre Sueur, sénateur du Loiret. La vocation de ces nouvelles collectivités est de mettre en commun leurs moyens (eau, assainissement, déchets, petite enfance, équipements sportifs...) pour amoindrir les coûts.

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Philippe Ramond et Hamoudi Fellah), 15 octobre 2015

ESPACES PÉRIURBAINS : UNE FRANCE PAS SI MOCHE

Dans un rapport, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) considère la requalification des espaces périurbains comme « une priorité nationale, à relayer par tous les services déconcentrés de l'État et à partager avec les nouvelles Régions ainsi que l'ensemble des Collectivités territoriales et tous leurs regroupements ». Loin de stigmatiser « la France moche », le rapport s'attache à définir et à qualifier les franges urbaines. Développées depuis une quarantaine d'années, ces franges urbaines présentent des « caractéristiques géographiques, paysagères, économiques et sociales d'une grande diversité ». Elles abritent près du quart de la population française. La mission appréhende cette « réalité complexe et diversifiée » à partir de quatre études de cas pour mieux analyser « les enjeux majeurs auxquels sont confrontés ces espaces, avec leurs fragilités et leurs potentialités ». Le CGEDD développe des éléments de réponse à la question du périurbain, promouvant un discours positif, structuré autour d'une « appellation valorisante », qui pourrait être celle de « campagnes urbaines de France ». Cette structuration passe avant tout par l'émergence de « villes-territoires », organisées selon un modèle polycentrique et hiérarchisé autour des nœuds de transports et des pôles de commerce et d'animation.

Article intégral : www.localtis.info

Localtis.info (Philie Marcangelo-Leos), 9 octobre 2015

PRÈS DE 60.000 M² DE BUREAUX VIDES DANS L'AGGLO D'ORLÉANS

Au 31 décembre 2014, il y avait 57.285 m² de bureaux disponibles dans l'agglomération d'Orléans, selon une étude du cabinet Arthur Loyd Orléans. Le chiffre s'élevait à 64.177 m² un an plus tôt, après plusieurs années de hausses importantes. « Le stock disponible, c'est majoritairement de l'ancien. A contrario, il y a beaucoup de demandes pour le neuf, pour peu d'offres. C'est pour cela qu'il y a des constructions. Il n'y a pas de véritables zones noires, mais dans le tertiaire, le secteur du Pôle 45 n'est pas le plus recherché. Il y a un manque de transports, de restaurants, etc. À l'inverse, le centre-ville est toujours le plus demandé, tout comme le sud de l'agglomération, pour la connectivité avec le tramway. Mais tout fini par se louer, c'est une question de délais... ». La transformation de bureaux vides en logements se fait ainsi de plus en plus. Les raisons de cette vacance : les locaux ne répondent pas au marché (trop grands, etc.), ne sont plus aux normes, il y a trop de travaux à réaliser dedans ou ils sont trop chers ou trop loin du tramway...

Article intégral : www.larep.fr

La République du Centre (Florent Buisson), 7 octobre 2015