

# 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

### Dernière minute

#### MACRON VEUT DONNER LA PRIORITÉ AUX « TRANSPORTS DU QUOTIDIEN »

Le président de la République Emmanuel Macron a annoncé, samedi 1<sup>er</sup> juillet lors de l'inauguration de la nouvelle ligne Paris-Rennes, qu'il entendait mettre la priorité sur « les transports du quotidien » plutôt que sur de nouveaux « grands projets » tels que la LGV. « Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, ce sont les transports du quotidien », a-t-il dit, ajoutant qu'il n'entendait pas « relancer de grands projets nouveaux mais s'engager à financer le renouvellement des infrastructures ». Le président, qui venait de parcourir le trajet Paris-Rennes en moins d'une heure trente, a salué dans le LGV « un succès technologique ». Mais, a-t-il ajouté, « en venant inaugurer ce projet ce soir (...), je suis en train de vous dire : le rêve des cinq prochaines années ne doit pas être un nouveau grand projet comme celui-là ». « Ce succès technique (...) ne doit en rien nous faire renoncer à penser à la mobilité du futur, car (...) bien des combats restent à mener : les infrastructures essentielles à notre attractivité sont insuffisamment entretenues », a-t-il insisté.

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

Le Monde, 1<sup>er</sup> juillet 2017

## FERROVIAIRE

#### BRUXELLES AUTORISE UNE AIDE D'ÉTAT ET UNE TAXE POUR LE CDG EXPRESS

La Commission européenne a autorisé, le 26 juin 2017, les mesures adoptées par la France pour soutenir la construction du CDG Express. Bruxelles estime que « l'aide publique en faveur de la construction de la ligne express est conforme aux règles de l'UE en matière d'aides d'État. Elle est en parfait accord avec les priorités de la Commission Juncker consistant à soutenir les projets d'investissement des États membres qui stimulent la croissance, les investissements et la création d'emplois ». Elle prendra la forme d'une « subvention exonérée d'impôt qui sera financée par un prélèvement imposé à partir de 2024 à tous les passagers empruntant l'aéroport Charles-de-Gaulle (à l'exception des passagers en transit) », précise la Commission européenne. L'aide d'État sera accordée à l'entreprise commune constituée entre SNCF Réseau et Aéroports de Paris qui sera chargée de la construction et de l'exploitation d'une ligne ferroviaire express reliant directement la Gare de l'Est à Roissy CDG. Cette nouvelle ligne ferroviaire, longue de 32 km, devrait entrer en service en 2023. Le coût total du projet est estimé à 1,32 milliard d'euros.

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

Déplacements Pro, 26 juin 2017

## PUBLICATIONS

### Dernière minute

#### ✓ [Une conjoncture des transports bien orientée au premier trimestre 2017](#)

Datalab, Juillet 2017

#### ✓ [Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage au premier trimestre 2017](#)

Stat Info, Juin 2017

#### ✓ [La messagerie au premier trimestre 2017](#)

Stat Info, Juin 2017

#### ✓ [Bilan social du transport routier de voyageurs](#)

Datalab, Mai 2017

#### ✓ [La lettre d'information d'Objectif OFP](#)

Objectif OFP, Avril 2017

#### ✓ [Une conjoncture des transports en demi-teinte au quatrième trimestre 2016](#)

Datalab essentiel, Avril 2017

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

Datalab essentiel, Avril 2017

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

Datalab essentiel, Avril 2017

### ENTRE ORLÉANS ET TOURS, LES EFFETS CONTRASTÉS DU « LEVIER TGV »

Au sud-ouest de Paris, d'Orléans à Tours, en passant par Chartres ou Vendôme, ville avec un arrêt TGV, des bataillons de navetteurs transitent par la gare Paris Montparnasse tous les jours. A Tours, par exemple, ce sont 1.200 abonnés quotidiens et 4.000 voyageurs réguliers. Ces salariés, cadres pour la plupart, qui préfèrent dépenser un peu plus d'argent en transport, pour offrir à leur famille un meilleur cadre de vie, ont des exigences. Ce qui a des incidences : à Tours par exemple, ils préfèrent habiter à Montlouis-sur-Loire, à l'est de la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps, plutôt que dans cette ville industrielle, qui perd des habitants alors qu'elle est le point d'entrée dans l'agglomération depuis l'entrée en service du TGV en 1994. Reste que l'effet TGV n'est pas celui qu'on croit. Depuis vingt ans, il n'y a pas eu de délocalisations massives. Tours a, par exemple, obtenu l'implantation des DRH des trois armées, « parce qu'on était déjà une ville de garnison depuis le XIX<sup>e</sup> siècle », admet Serge Babary (maire de Tours). Mais ce qui a marché très modérément avec les services est à l'oeuvre avec les startappeurs », remarque l'élus tourangeau qui a fait le plein de son incubateur numérique en moins d'un an. De fait, la mobilité du TGV et des mètres carrés très faciles à obtenir sont des atouts que mettent en avant l'incubateur Mame, à Tours, et Lab'O, à Orléans, qui attend avec impatience sa gare TGV sur la future POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Celle-ci est annoncée à l'horizon 2030.

### LA SNCF CONFRONTÉE À L'ARDOISE DE LA LGV TOURS-BORDEAUX

SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, bataille toujours pour se voir régler les contributions financières négociées avec des collectivités locales en... 2009. L'ardoise se monterait au minimum à 350 millions d'euros, même si des procédures récemment gagnées en justice devraient permettre d'en récupérer 110 millions à brève échéance. La nouvelle LGV a, en effet, été réalisée avec un financement public-privé : sur un coût total de 7,8 milliards, 3 milliards ont été apportés par des subventions publiques, versées par l'État, l'Union européenne, mais aussi les collectivités territoriales concernées, à hauteur de 1,32 milliard. La convention de financement associe au financement du projet 5 conseils régionaux, 19 départements et 34 communautés de communes ou d'agglomérations, soit pas moins de 58 acteurs au total. Premier écueil : sur les 58 collectivités dont la participation était attendue, 32 seulement ont effectivement paraphé la convention de financement. Seconde difficulté : un certain nombre des 32 collectivités qui ont finalement signé la convention ont ensuite refusé de verser leur écot, notamment pour protester contre le retard sur la réalisation de projets ferroviaires pourtant promis par l'État : les lignes TGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne et Poitiers-Limoges. Selon un connaisseur du secteur, l'établissement public, qui traîne déjà 40 milliards d'euros de dettes, aura bien du mal à recouvrer l'intégralité des sommes qui lui sont dues.

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

*Les Échos (Lionel Steinmann), 23 juin 2017*

**Info + :** [Paris-Bordeaux, le match Air France-SNCF est lancé](#)

*Les Échos, 29 juin 2017*

**Il a dit :** « Malgré les atouts de la ville, on peine à recruter ces profils à cause de la concurrence. Les écoles d'ingénieurs de Tours et du Centre-Ouest ne forment pas assez de jeunes diplômés. D'un autre côté, les Franciliens ont du mal à déménager, de peur de se déconnecter des centres de décision, parfois aussi à cause du manque de travail pour le conjoint », résume un dirigeant de Sopra Steria (300 salariés) qui s'apprête à intégrer une trentaine de nouveaux ingénieurs informaticiens sur son site de Tours.

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

*Les Échos (Stéphane Frachet), 17 mai 2017*

### Dernière minute

#### LGV : DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ESPÉRÉES

Cinq jours après l'ouverture de la ligne vers Bordeaux, très peu sont en mesure d'en estimer les retombées économiques. Ni le président de la région Centre-Val de Loire, François Bonneau, ni le président de la chambre de commerce et d'industrie Touraine, Philippe Roussy, ne se prononcent encore. Mais, sans attendre les premiers rapports, Tours Métropole et le conseil départemental entendent bien ne pas regarder les trains passer.

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

**Info + :** [La vraie fausse joie des Bordelais](#)

*La Nouvelle République (Bruno Pille), 6 juillet 2017*

## LA LGV VERS TOULOUSE N'EST PAS ENCORE FINANCÉE

Annulation d'une partie de la déclaration d'utilité publique par la justice et financement encore dans les limbes, le prolongement de la ligne jusqu'à Toulouse ou Dax s'annonce complexe. Le tribunal administratif de Bordeaux a annulé la DUP d'un tronçon reliant la gare de Bordeaux à Saint-Médard-d'Eyrans, à une quinzaine de kilomètres au Sud. Le juge pointe l'insuffisance des études socio-économiques et du financement. En dépit du jugement, les élus affûtent leurs arguments pour défendre le projet. « On a participé au financement de Tours-Bordeaux car le projet était un tout, rappelle Jean-Luc Moudenc, président de Toulouse Métropole. Nous avons arrêté de payer en 2014 quand les échéances du chantier Bordeaux-Toulouse n'étaient pas respectées ». Car le financement n'est toujours pas bouclé, un an après la déclaration d'utilité publique. Le coût des deux lignes est estimé à 9,1 milliards d'euros, dont 7 milliards pour Bordeaux-Toulouse. L'ancien secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies a confié une mission d'étude des financements à deux hauts fonctionnaires qui devaient rendre leur rapport en juin. Mais les élections ont retardé le processus. Jean-Luc Moudenc et la présidente de région Carole Delga ont donc écrit le 1<sup>er</sup> juin au Premier ministre pour demander à être reçus par la nouvelle ministre des transports. Devant les déboires financiers de la concession de Tours-Bordeaux, les élus plaident pour un financement public, avec l'aide de l'Union européenne.

### Ils ont dit :

- ✓ « Nous préférons un emprunt à très long terme sur 50 ans porté par l'État, dit Jean-Luc Moudenc. Les collectivités participeraient au remboursement mais comme il serait étiré sur une longue période, ce serait conciliable avec nos nouvelles contraintes. »
- ✓ Carole Delga évoque la création d'une société de financement percevant des recettes fiscales dédiées, comme pour le Grand Paris Express. « Nous souhaitons avoir une meilleure répartition de la TICPE Grenelle sur les carburants, car ce sera la portion de LGV où la participation de l'État sera la plus faible, dit-elle. Nous demandons aussi avec d'autres régions la création d'une écotaxe poids-lourds pour financer les infrastructures de transport. »

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

*Les Échos (Laurent Marcaillou), 30 juin 2017*

## TET & TER

### TER : PLUS DE PASSAGERS ET PLUS DE SERVICES

Frank Lacroix, directeur général TER, a indiqué que « Pour la 1<sup>ère</sup> fois depuis 2012, le nombre de voyageurs TER augmente et les recettes augmentent plus vite encore que le trafic ». En effet, le trafic passagers et les recettes des trains régionaux de la SNCF ont respectivement progressé de 1,8 % et 3,8 % depuis le début de l'année. Par ailleurs l'irrégularité de ces rames a chuté de 10 % entre 2015 et 2016. Ces améliorations sont de bon augure face à l'arrivée prochaine de la concurrence. Toutefois, la compagnie ferroviaire présente un point noir. Les coûts, supportés par les Régions qui doivent normalement baisser de 20% d'ici 2020, sont restés en 2016 au même niveau qu'en 2015. Si plusieurs conventions ont été renouvelées en 2016, la SNCF discute encore avec 5 d'entre elles tandis que les échanges restent au point mort en PACA.

**Info + :** Pour séduire encore plus ses clients, la SNCF développe les offres portes à portes comme des vélos et trottinettes en libre-service ou encore l'auto-stop participatif. « Le principe (est) de mettre en place des arrêts, analogues à des arrêts de bus, de façon linéaire le long d'une nationale ou départementale. Quand une personne se présente à l'arrêt, l'appli envoie une notification ».

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

*Déplacements Pro.com, 21 juin 2017*

### LA SNCF SE PRÉPARE À LA CONCURRENCE DANS LES TER

La fin du monopole de la SNCF sur les lignes ferroviaires intérieures se précise, mais le groupe public assure que cette perspective représente plus pour elle une opportunité qu'un risque. Les échéances se rapprochent : les premiers TGV opérés par un opérateur privé ou un concurrent étranger, comme Trenitalia, pourront circuler à partir de fin 2020. C'est dans cette perspective que la SNCF, souvent critiquée pour les prix de ses billets grande vitesse, a décidé de quintupler son offre de low cost Ouigo. Mais la compagnie publique semble surtout vulnérable sur le marché des trains régionaux (TER), des lignes conventionnées qui pourront être ouvertes à la concurrence par appel d'offres, à partir de 2024, voire dès 2020 pour les régions prêtes à jouer les pionnières. Pour résister, la SNCF va devoir être plus à l'écoute. Surtout, la compagnie publique va devoir baisser ses coûts. Sa compétitivité pâtit de règles d'organisation moins souples que dans le privé, et d'importants frais de structure. Le différentiel de coûts peut, également, être réduit en remplaçant là où c'est économiquement pertinent des trains par des cars. Keolis, la filiale du groupe dédiée au transport urbain (rompue à l'univers concurrentiel), sera mise à contribution. « Nous piocherons chez TER et chez Keolis le meilleur des deux mondes », a expliqué Guillaume Pepy,

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

En savoir plus sur

*Les Échos (Lionel Steinmann), 15 juin 2017*

### LES USAGERS DU PARIS-VIERZON CRAIGNENT LA SUPPRESSION DE DEUX ARRÊTS DE TRAIN EN GARE

La suppression prévue de deux arrêts de trains directs de Paris en gare de Vierzon, le matin et le soir, ne manque pas de préoccuper les usagers quotidiens de la SNCF. Dans quelques mois, en effet, les horaires seront élagués. Le train pour Paris partant de Vierzon à 7h42 ne marquera plus l'arrêt. Idem pour le train partant de la gare d'Austerlitz à 18h41, direct lui aussi. Deux trains directs demeureront le matin entre 6 heures et 8 heures, à 6h51 et 7h09, et deux le soir, entre 17 heures et 20 heures, l'un à 17h41 (jusqu'à présent à 17h52), l'autre à 19h42. Face à ce changement, un groupe d'une vingtaine d'usagers s'est fédéré, et ne cache pas son mécontentement. Tous font partie de ces Vierzonnais titulaires d'un abonnement qui, chaque jour, vont jusqu'à la capitale pour se rendre sur leur lieu de travail. Pour eux, la suppression des arrêts pose un sérieux problème, notamment pour revenir à leur domicile.

#### Ils ont dit :

- ✓ « Par ces suppressions, la SNCF remet en cause notre quotidien, notre choix de vie et, surtout, nos emplois » s'alarme un usager.
- ✓ « L'offre est modifiée, notamment sur le 18h41 mais les cinq dessertes quotidiennes sur Vierzon sont préservées. Il a fallu aménager certains horaires dans le cadre de ces travaux qui dureront jusqu'en 2018. (...) C'est une question d'équilibrage entre les gares », précise la SNCF, qui ajoute qu'après les travaux générant ces modifications « Il y aura sûrement une refonte des grilles répondant aussi aux demandes des Régions. »

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

*Le Berry Républicain (Céline Chouard), 22 avril 2017*

# MOBILITÉ URBAINE

### ORLÉANS INAUGURE LE VOYAGE SANS COUTURES

L'appli PlanBookTicket de Keolis est déployée, depuis le 6 juin 2017, sur la totalité du réseau d'Orléans, TAO. Le réseau d'Orléans est le premier à utiliser toutes les fonctionnalités de l'appli (planification, achat et validation du billet). C'est aussi la première fois en France qu'une seule appli mobile permet d'effectuer ces trois opérations, selon Keolis. PlanBookTicket a été développée par Kisio Digital, filiale numérique de Keolis. La dématérialisation du titre de transport doit permettre d'augmenter le trafic et les recettes, selon l'opérateur. Elle doit notamment faciliter l'utilisation du réseau par la clientèle occasionnelle. Keolis compte aussi sur cette solution pour faire baisser la fraude et précise qu'un mobile déchargé ne pourra être une excuse. Le réseau d'Orléans utilisait déjà PlanBookTicket pour la planification de trajets et l'achat de titre de transport. La nouveauté réside dans la fonction validation du M-ticket. Concrètement, une fois l'appli mobile TAO téléchargée et le compte client créé pour se connecter à la boutique en ligne, il suffit d'acheter son billet, qui prend la forme d'un code barre 2D. L'activation se fait via les valideurs embarqués dans les tramways ou en montrant son titre de transport au conducteur dans le bus. La fonction de validation suppose l'équipement des véhicules ou des arrêts avec des valideurs permettant la lecture du code-barres et l'utilisation par les contrôleurs de smartphones pour vérifier les M-tickets.

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

*Mobilicités (Florence Guernaec), 13 juin 2017*

# AÉRIEN

### CHÂTEAURoux-NICE : UN VOL SUPPLÉMENTAIRE CET ÉTÉ

Châteauroux Métropole s'apprête à augmenter sa participation au développement des vols passagers au départ de l'aéroport Marcel-Dassault. Une délibération proposera d'accorder le versement d'une subvention de 40.000€, contre 30.000€ les années précédentes, « afin de contribuer au financement des opérations de promotion touristique du territoire, prévues dans les conventions de prestations de services marketing signées entre l'aéroport de Châteauroux et les compagnies Skytaxi et Corsicatours ». Une orientation qui correspond au succès grandissant de ces liaisons aériennes, en particulier vers Nice. « En 2016, le taux de remplissage était de 74 % alors que l'objectif était plutôt compris entre 65 et 70 % », se félicite Gil Avérous, président de Châteauroux Métropole. Alors qu'elles doivent reprendre, du 24 juin jusqu'au 16 septembre, Skytaxi a même décidé d'augmenter la fréquence des rotations entre Châteauroux et Nice, au cœur de l'été. Aux deux des mardis et samedis, sera ajouté un aller-retour Nice-Châteauroux, les dimanches, en juillet et août. Effort qui sera accompagné d'une communication accrue sur les attraits de la Côte d'Azur, d'un côté... et du Berry, de l'autre. 36 % des passagers empruntant cette ligne sont effectivement domiciliés dans le sud de la France.

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

*La Nouvelle République (Bertrand Slézak), 11 mai 2017*

## BILAN 2016 DU TRAFIC AÉROPORTUAIRE EN CENTRE-VAL DE LOIRE



Avec près de 200.000 passagers en 2016, l'aéroport de Tours confirme sa première place régionale en matière de trafic passager. En 1 an, le nombre de passagers s'est accru de 6,1 % (+ 11.366 passagers), progression en quasi-totalité due à l'augmentation du trafic low-cost. Le poids des liaisons low-cost n'a cessé de se renforcer depuis 2012, passant de 93 % à 97 % aujourd'hui.

Le nombre de passagers de l'aéroport de Châteauroux continue de progresser, dépassant la barre des 5.000 passagers pour la 2<sup>e</sup> année consécutive. Même si les volumes sont moindres qu'à Tours, Châteauroux confirme sa position de 2<sup>e</sup> aéroport « passagers » du Centre-Val de Loire devant Orléans, qui voit son trafic passager diminuer (-9,7 % ce qui représente une centaine de passagers en moins) et repasser en dessous des 1.000 passagers en 2016.

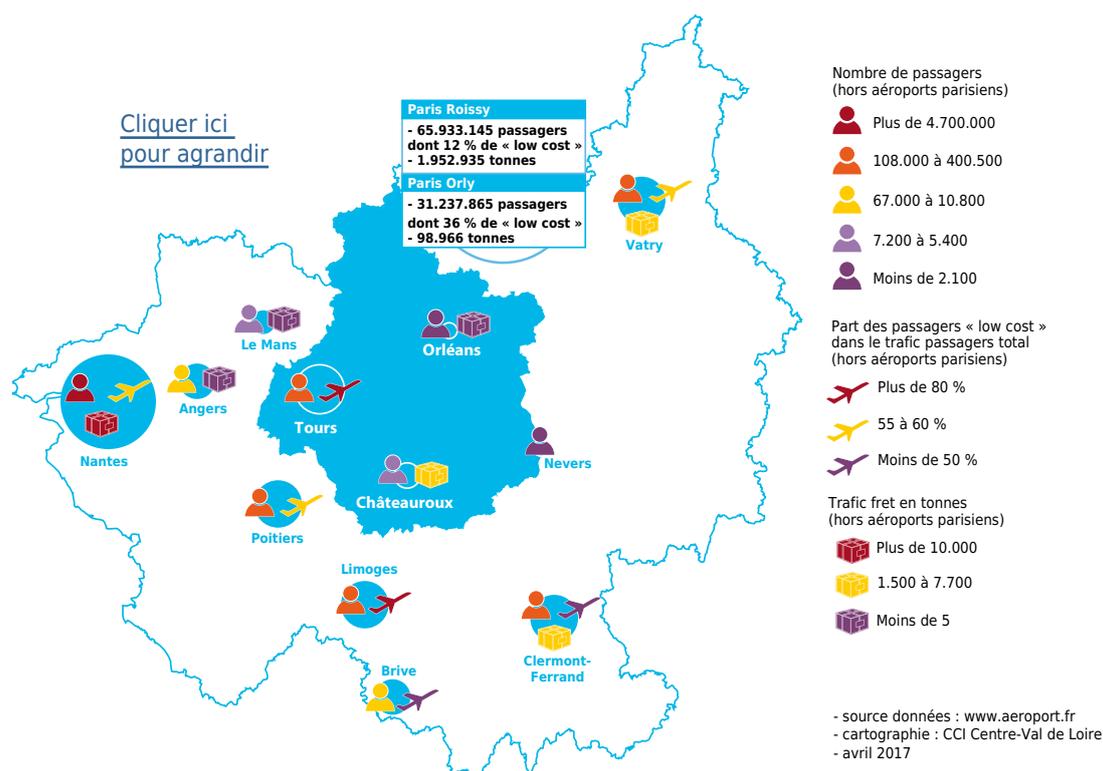
Avec 2.804 tonnes de marchandises transportées, Châteauroux-Déols reste la première plateforme de fret aérien en région. Pour la 4<sup>e</sup> année consécutive, les volumes acheminés sont en baisse. Cette décroissance du fret castelroussin continue à ralentir (près de 2.000 tonnes en moins en 2013 et 2014, -108 tonnes en 2015 et -11 tonnes en 2016). Toutefois, la perte de tonnage est de près de 20 % par rapport à 2012.

**Info + :** Téléchargez [les résultats d'activité des aéroports français 2016](#)

Aéroports	Trafic passagers 2016	Évolution sur 1 an	Aéroports	Trafic passagers 2016	Évolution sur 1 an
Paris - Roissy	65.933.145	⊕	Poitiers	108.845	⊖
Paris - Orly	31.237.865	⊕	Brive	66.870	⊖
Nantes	4.778.967	⊕	Angers	10.816	⊕
Clermont-Ferrand	400.461	⊖	Le Mans	7.131	⊕
Limoges	291.564	⊖	<b>Châteauroux</b>	<b>5.411</b>	⊕
<b>Tours</b>	<b>198.897</b>	⊕	<b>Orléans</b>	<b>956</b>	⊖
Vatry	132.972	⊕	Nevers	858	⊖

Source : [www.aeroport.fr](http://www.aeroport.fr)

### PRINCIPAUX TRAFICS DES AÉROPORTS VOISINS DU CENTRE-VAL DE LOIRE EN 2016



## ÉLARGISSEMENT DE L'A10 : UN AN DE RETARD SUR LE CALENDRIER INITIAL

Une réunion de restitution des ateliers réalisés sur le projet de l'aménagement de l'A10 a réuni une trentaine de personnes. Il s'agit de passer de trois à quatre voies sur l'autoroute, dans chaque sens, au nord d'Orléans (63.000 véhicules par jour). Ce projet d'un montant de 219 millions d'euros concerne les communes de Sougy, Chevilly, Gidy, Cercottes, Saran, Ingré, La Chapelle-Saint-Mesmin. Il prévoit le réaménagement de la bifurcation A10/A71 et la création d'un parking de covoiturage au niveau d'Orléans nord (72 places). Prochaine étape : l'enquête publique qui doit commencer en fin d'année. Il y a du retard dans le calendrier puisqu'elle était initialement prévue fin 2016. Les inondations ont été nécessaires. « Dans le secteur de la Retrêve, un ouvrage hydraulique de 12 m<sup>2</sup> de surface va être installé, en plus du tuyau déjà existant. Il devra répondre à une situation exceptionnelle », précise Eric Bon, adjoint au directeur de projet. La déclaration d'utilité publique devrait « tomber » mi-2018. Ce sera le feu vert pour les travaux. La mise en service prévisionnelle est prévue à l'horizon 2025, soit avec un an de retard.

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

*La République du Centre (Aurélié Richard), 21 juin 2017*

## RN 154 : L'AGGLOMÉRATION DE CHARTRES VOTE UNE MOTION CONTRE LES CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE

Deux mois après la publication du rapport de la commission d'enquête sur l'aménagement de la RN 154 en concession autoroutière payante, les élus de Chartres Métropole sont montés au créneau. Ils ont voté une motion (81 pour, 3 contre et 8 abstentions) qu'ils vont transmettre à l'État et au futur gouvernement. L'objectif est simple : contester l'une des réserves émises par les trois commissaires enquêteurs sur le tracé Est.

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

*L'Écho Républicain, 5 mai 2017*

## PROJET D'AUTOROUTE A45 : LE GOUVERNEMENT AU PIED DU MUR

Le Conseil d'État a rendu un avis favorable au décret interministériel sur la future autoroute A45 reliant Saint-Etienne à Lyon, qui lui avait été soumis voilà plusieurs mois par le dernier gouvernement de François Hollande. L'État a prévu de concéder à Vinci pendant 55 ans l'exploitation de cet axe à péage de 47 kilomètres, qui reliera le nord de l'agglomération stéphanoise au sud de l'agglomération lyonnaise. Le groupe français de travaux publics doit financer un tiers de la construction de l'infrastructure, évaluée à 1,2 milliard d'euros, qui comprend une dizaine d'ouvrages d'art (viaducs et tunnels) dans la traversée des monts du Lyonnais. L'État et trois collectivités territoriales (Saint-Etienne Métropole, le Conseil départemental de la Loire et la région Auvergne-Rhône-Alpes) doivent apporter ensemble une subvention d'équilibre de 790 millions d'euros. Reste donc à l'État à confirmer sa participation, et à en clarifier le calendrier. Le nouvel exécutif n'a pas encore dévoilé ses intentions en matière d'infrastructures, mais l'état des finances publiques pourrait amener à repousser certains projets, pour mettre l'accent sur l'entretien des infrastructures existantes et une utilisation optimisée de celles-ci. Le chantier de l'A45 pourrait-il être alors différé ? Elisabeth Borne sera amenée à préciser ce sujet lorsqu'elle dévoilera sa future feuille de route, sans doute cet été.

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

*Les Échos (Denis Meynard), 29 juin 2017*

## AUTOCARS LONGUE DISTANCE

### DE NOUVELLES DESTINATIONS DEPUIS BOURGES POUR LES VACANCES AVEC LES BUS MACRON

Bientôt les vacances, les envies de départ et de soleil. Pour cela, les « bus Macron » – Flixbus, Isilines et Ouibus – adaptent leurs lignes. Après avoir lancé une ligne de nuit vers Barcelone en mai (un aller-retour quotidien, à partir de 29 euros), via Perpignan, Flixbus va lancer une destination estivale. Du 29 juin au 3 septembre, il sera possible de rejoindre, directement depuis Bourges, Agde et le Cap-d'Agde (un aller-retour quotidien, à partir de 25 euros). Attention : c'est une modification de la ligne vers Béziers, qui sera accessible en correspondance à Montpellier. Les plages du Sud, Isilines les propose toujours avec sa ligne habituelle vers Narbonne et Perpignan. La nouvelle destination est moins ensoleillée, mais ouvre les portes vers beaucoup d'autres endroits. Une liaison vers Paris-Orly va être lancée le 30 juin. « L'horaire a été pensé pour les personnes prenant un vol le matin, avec une arrivée à 6 heures à Orly, pour un départ à 3 heures de Bourges », explique Isilines, en annonçant des tarifs à partir de 15 euros. Le retour est prévu à 23 h 30, pour une arrivée à Bourges à 3h. Cette ligne est prévue pour rester après les vacances. La Bretagne est accessible, chaque week-end depuis le printemps, avec la ligne Bourges-Brest de Ouibus. Pas de nouvelle destination directe depuis Bourges, mais la filiale de la SNCF va augmenter la fréquence de cette ligne. Il sera possible, dès le 7 juillet et au moins jusqu'au 7 septembre, d'aller à Rennes, Saint-Brieuc, Lannion, Brest chaque jour (à partir de 25 euros).

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

*Le Berry Républicain, 29 juin 2017*

### ▲ Dernière minute

### LES CARS MACRON PRENNENT AUSSI LA ROUTE DES VACANCES

Les compagnies de bus longue distance s'adaptent à la saisonnalité du marché. De nouvelles dessertes sont ainsi proposées cet été au départ de Tours.

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

*La Nouvelle République (Pascal Denis), 5 juillet 2017*

### EN QUÊTE D'UNE « VRAIE » GARE ROUTIÈRE

Aujourd'hui, les trois compagnies nationales de bus intercités sont unanimes sur un point : la gare routière de Tours n'est pas à la hauteur de l'activité des cars Macron. Le constat est général à l'échelle de la France. Il n'empêche que le cas de Tours est particulièrement éloquent. Le développement du trafic nécessite de nouvelles infrastructures mieux positionnées. « L'idéal, c'est une halte dédiée, en dehors du centre-ville pour éviter les bouchons et les nuisances, avec un parking et une liaison avec les transports urbains », résume Hugo Roncal, le directeur d'Isilines.

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

*La Nouvelle République, 5 juillet 2017*

## LE LOIRET PREND LA TÊTE EN CE DÉBUT D'ANNÉE

La construction de 28.269 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces d'entrepôts a été engagée depuis janvier en Centre-Val de Loire.

Avec près de 10.600 m<sup>2</sup>, le Loiret prend la première place régionale et concentre plus du tiers des nouveaux entrepôts mis en chantier ce 1<sup>er</sup> trimestre 2017. Les constructions du Loiret sont dopées par le démarrage du programme d'agrandissement de la plateforme logistique de la marque Grand Frais à Saint-Cyr-en-Val dans la métropole d'Orléans.

Après avoir terminé l'année 2016 en force, l'Eure-et-Loir occupe la 2<sup>e</sup> place régionale, ce trimestre, avec environ 8.300 m<sup>2</sup> de futures surfaces logistiques dont 40 % sur la seule commune de Dreux.

Le Loir-et-Cher complète le podium avec un peu plus de 3.600 m<sup>2</sup> de futurs entrepôts mis en chantier depuis le début de l'année essentiellement concentrés sur les communes de Saint-Amand-Longpré et de Gièvres.

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.

## Entrepôts commencés au 1<sup>er</sup> trimestre 2017 en Centre-Val de Loire : 28.269 m<sup>2</sup>

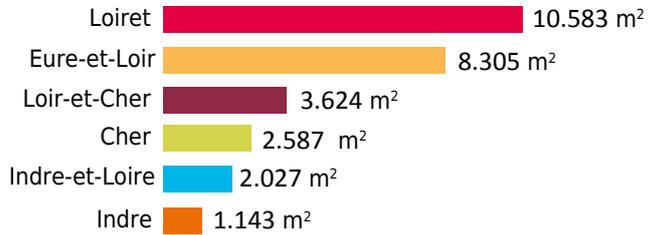


Illustration : CCI Centre-Val de Loire

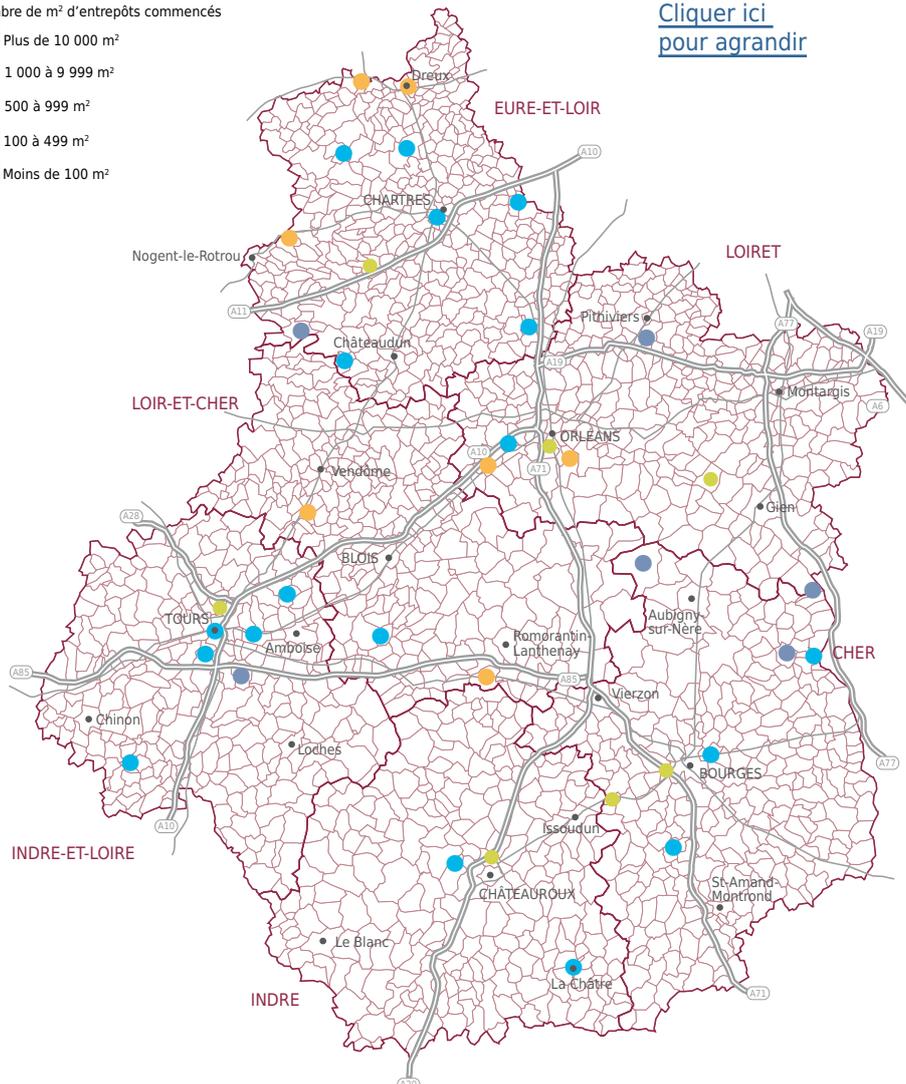
**Info + :** Consultez les archives sur [www.centre.cci.fr](http://www.centre.cci.fr)

## Mises en chantier d'entrepôts dans les communes de la région Centre-Val de Loire au 1<sup>er</sup> trimestre 2017

Nombre de m<sup>2</sup> d'entrepôts commencés



[Cliquer ici pour agrandir](#)



**Cartographie :** CCI Centre-Val de Loire

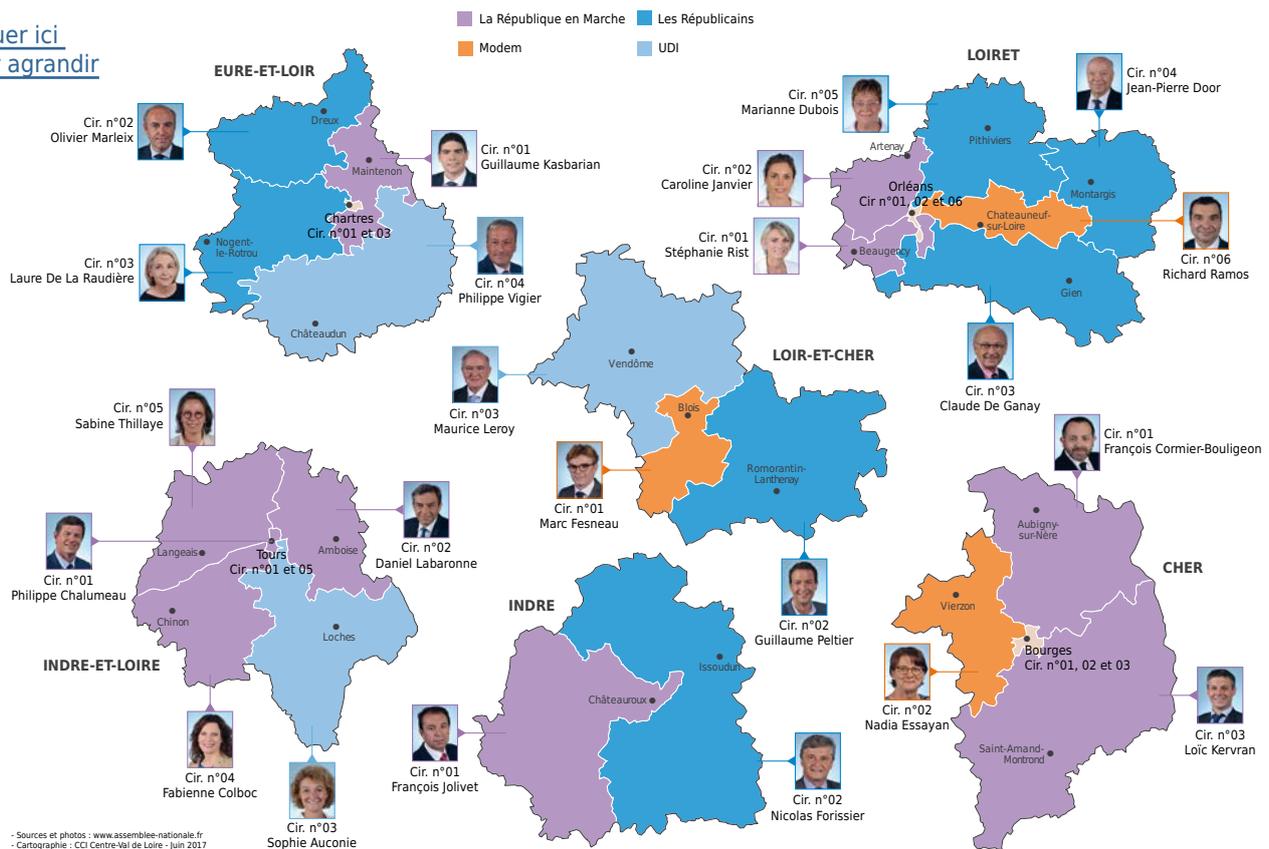
**Données :** SOEs, base Sit@del2, données en date de prise en compte

**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 SHON à la surface de plancher pour les permis de construire déposés ou modifiés depuis le 1<sup>er</sup> mars 2012 introduit une rupture dans les séries de surface de construction 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.

## LES DÉPUTÉS DU CENTRE-VAL DE LOIRE ÉLUS EN JUIN 2017

[Cliquer ici pour agrandir](#)



### VOYAGE AU CŒUR DES CENTRES

Soucieuse de renforcer son armature urbaine pour favoriser un aménagement harmonieux et équilibré de son territoire, la Région Centre-Val de Loire a confié une mission exploratoire à Villes au Carré : identifier concrètement les problématiques majeures de 16 villes petites et moyennes confrontées à une perte d'attractivité. Un « voyage au cœur des centres » où Villes au Carré, associée à Cathy Savourey, urbaniste-consultante, arpente les cœurs de ville et se met à l'écoute des élus locaux. Prochaine étape, un séminaire dédié aux élus des 16 villes cet automne avant un partage plus large de la réflexion en 2018 lors d'un forum des élus des villes petites et moyennes.

Article intégral : [villesaucarre.fr](http://villesaucarre.fr)

Villes au Carré, 29 juin 2017

### CCI FRANCE ET L'ADCF SIGNENT UNE CONVENTION EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'AdCF et CCI France ont signé une convention pour coopérer en faveur du développement économique local. Plusieurs chantiers sont prévus, comme une meilleure reconnaissance et professionnalisation du métier de développeur économique et un accompagnement des membres des deux réseaux dans la mise en œuvre et la déclinaison territoriale des Stratégies Régionales de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII).

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

Localtis, 1<sup>er</sup> juin 2017

### LE RÔLE DES PÔLES D'ÉQUILIBRE TERRITORIAUX ET RURAUX

La délégation sénatoriale aux collectivités territoriales et à la décentralisation a mis en ligne un rapport consacré aux nouveaux territoires de projets que sont les pôles métropolitains et les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR). Y est notamment retranscrite l'intégralité d'un débat organisé par cette même délégation en décembre 2016 afin de « mettre en valeur la souplesse et la capacité d'adaptation de ces structures ».

Info + : téléchargez [le rapport](#)

Acteurs Publics (Bastien Scordia), 26 juin 2017

### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : PLUS QUE JAMAIS UNE NÉCESSITÉ

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat a publié un rapport. Les sénateurs du Centre-Val de Loire Rémy Pointereau, Gérard Cornu et Jean-Jacques Filleul ont contribué à ce groupe de travail, qui appelle de ses vœux une véritable politique d'aménagement du territoire, et a identifié quelques priorités parmi lesquelles on retrouve la couverture numérique fixe et mobile de tous les territoires, le maintien d'un niveau suffisant de services publics et d'infrastructures critiques, une offre de transport permettant de répondre aux besoins croissants de mobilité, une intervention économique ciblée pour soutenir l'économie de proximité et défendre l'emploi, notamment dans les centres-bourgs.

Info + : Lire [le rapport complet](#) et la [Note de synthèse](#)

Sénat, 31 mai 2017