

Dossier thématique Mobilité bas carbone

Région Centre-Val de Loire
Janvier 2019



DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT
CENTRE-VAL DE LOIRE

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Centre-Val de Loire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Mobilité bas carbone

Sommaire

Les engagements nationaux (p.3)

Les plans et stratégies mises en place au niveau national

Projet de Loi d'orientation des Mobilités : tout comprendre en 15 mesures clés

Les textes législatifs et réglementaires principaux relatifs aux transports.

Indicateurs et chiffres clés (p.3 à 8)

Les graphiques :

- Répartition des véhicules selon l'énergie utilisée (p.3)

Les véhicules électriques représentent seulement 0,3 % du parc en 2018 sur la région et les véhicules hybrides, 1 %.

- Nombre d'aires et de places de covoiturage par département (p.4)

Plus de soixante-dix aires de covoiturage ont ainsi été recensées en juillet 2018 dans la région.

Les cartes :

- Les aires de covoiturage (p.4)
- Les véloroutes et voies vertes (p.5)
- Plans de déplacements urbains (p.6)
- Fréquentation voyageurs des gares du réseau ferré national exploité en région (p.7)
- Vulnérabilité énergétique liée aux déplacements (p.8)

151 000 ménages sont en situation de vulnérabilité énergétique du fait de leurs déplacements. Ainsi, 13,9 % des ménages consacrent plus de 4,5 % de leur budget en carburant.

Les sites de référence pour en savoir plus

- rubrique « Mobilité durable » du site Internet de la DREAL : www.centre.developpement-durable.gouv.fr/mobilite-durable-r1079.html
- Retrouver sur le site de l'Observatoire régional des Transports (ORT) des données chiffrées : www.ort-centre.fr

Les liens utiles sur cette thématique

Pour alimenter le débat

Les fiches thématiques utilisées pour les assises de la mobilités en 2018 : Pour des mobilités plus propres, plus connectées, plus solidaires, plus intermodales, plus sûres, plus soutenables...



État du parc de véhicule / carburant

Les véhicules électriques représentent seulement 0,3 % du parc en 2018 sur la région et les véhicules hybrides, 1 %.

Parc au 1er janvier 2018 des voitures particulières d'âge inférieur ou égal à 15 ans en région Centre-Val de Loire par source d'énergie

	Essence + Superéthanol	Electricité- Essence	Gazole	Essence-GPL	Electricité	Gazole- électricité	Autres et non dét.	Total
2018	355125	10388	896301	5704	3552	2241	186	1273497
2011	459559	1568	860545	8812	134	nd	305	1330923
évolution 2011-2018	- 23 %	+ 562 %	+ 4 %	- 35 %	+ 2551 %	nd	- 39 %	- 4,3 %

Le nombre de véhicules électriques est en forte augmentation (nombre multiplié par 26 entre 2011 et 2018) même si sa proportion reste très faible par rapport aux véhicules fonctionnant avec des sources d'énergie traditionnelles (sans-plomb et diesel). Les véhicules électriques représentent seulement 0,3 % du parc en 2018 sur la région et les véhicules hybrides 1 % (contre respectivement 0,01 % et 0,12 % en 2011). Le bonus écologique mis en place en 2015 a contribué à cette évolution : l'aide publique pouvant atteindre jusqu'à 10 000 euros pour les véhicules électriques et 6 500 euros pour les véhicules hybrides rechargeables.

Le nombre de véhicules essence (+ Superéthanol) connaît une baisse entre 2011 et 2018, de l'ordre de 23 %. A l'inverse, les véhicules diesel connaissent une légère hausse sur cette période (+ 4 %).

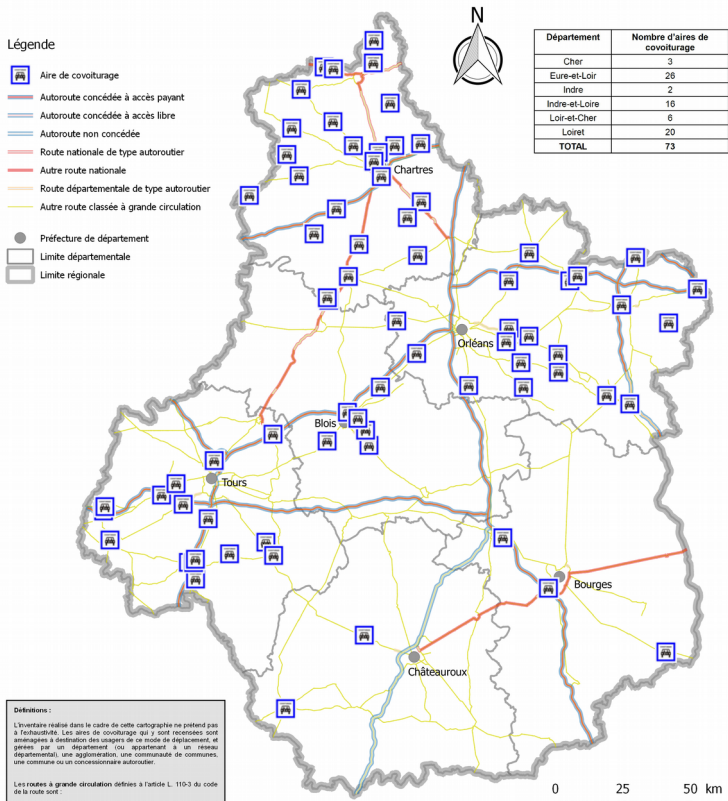
Le volume global du parc a baissé de 4,3 % entre 2011 et 2018.

Les aides à la mobilité :

- Les principaux systèmes d'aide mis en place au niveau national, ou local : [Lien DREAL](#) / [Lien ORT](#)
- L'indemnité kilométrique vélo : [Lien DREAL](#) / [Lien ORT](#)
- La prise en charge des frais de transport en commun : [Lien DREAL](#) ;
- Les aides à l'achat de véhicules propres ou à l'installation de bornes de recharge pour véhicule électrique : [Lien DREAL 1](#) / [Lien DREAL 2](#) / [Lien ORT 1](#) / [Lien ORT 2](#) ;
- Les aides à l'achat de vélo : [Lien DREAL](#).



Co-voiturage



Détail :
L'inventaire réalisé dans le cadre de cette cartographie ne prétend pas à l'exhaustivité. Les aires de covoiturage qui y sont recensées sont annexées à destination des usagers de ce mode de déplacement et gérées par un département (ou département), à un réseau départemental, une agglomération, une communauté de communes, une commune ou un concessionnaire autoroutier.

Les routes à grande circulation définies à l'article L. 110-3 du code de la route sont :

- les routes nationales définies à l'article L. 122-1 du code de la route routière et mentionnées par le décret n° 2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la composition du réseau routier national ;
- les routes locales de grande circulation définies par le décret n° 2009-015 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation ;
- les bretelles reliant entre elles soit deux sections de routes à grande circulation, soit une section de route à grande circulation et une autoroute. Une bretelle est une voie assurant la liaison entre deux routes qui ne croisent à des niveaux différents.

Arrêté du 06/01/07 n° 2007-015 du 3 juin 2009

Les routes de type autoroute représentées sur cette cartographie sont les autoroutes et les tronçons de routes à 2x2 voies à double sens séparées par une médiane de 110 m et à carrefours dénivelés mesurant au minimum 1 000 mètres de longueur.



DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT
CENTRE-VAL DE LOIRE

Certaines collectivités territoriales de la région ont mis en place des plateformes de mise en relation d'usagers en créant des sites internet dédiés au covoiturage.

Dans le but d'accompagner ce développement, les Conseils départementaux et les agglomérations contribuent à l'aménagement des aires de covoiturage ainsi qu'à la mise en commun des offres et des demandes de déplacements des particuliers.

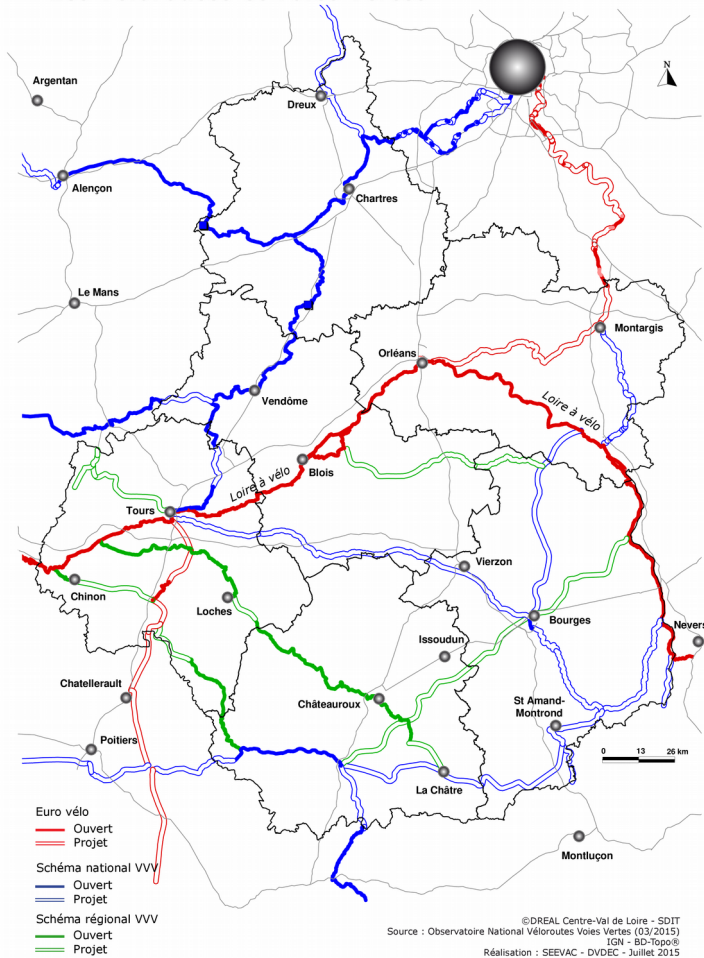
Des aires de covoiturage ont été sécurisées (accès, marquage...) par les collectivités territoriales, leurs donnant par la même occasion plus de visibilité pour les usagers.

Plus de soixante-dix aires de covoiturage ont ainsi été recensées en juillet 2018 dans la région.

Ces aires sont identifiées par une signalétique qui leur est propre. Elles peuvent être gérées soit par les Conseils départementaux (et appartiennent à un réseau départemental), soit par les agglomérations, communautés de communes ou communes, soit par des partenaires privés (concessionnaires autoroutiers).

Département	Nombre d'aires labellisées	Nombre approximatif de places
Cher	NC	NC
Eure-et-Loir	18	Une centaine (à confirmer)
Indre	NC	NC
Indre-et-Loire	13*	209
Loir-et-Cher	1*	46
Loiret	16	184

Les véloroutes et voies vertes



Véloroutes et voies vertes

Economique, conviviale, moderne, bonne pour la planète mais aussi pour la santé, la pratique du vélo est encouragée par l'Etat qui a mis en place un plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA pour vélos et marche) en 2014 complété en 2018 par le plan national vélo et mobilités actives.

La région Centre-Val de Loire est la 1ère région en termes d'itinéraires de cyclotourisme. Au total, en 2014, 3 470 km d'itinéraires sont aménagés dont 470 km en site propre. La Loire à Vélo est l'itinéraire principal et s'étend sur les régions Centre-Val de Loire (550 km) et Pays de la Loire (250 km). 99 boucles viennent compléter le réseau de véloroutes et voies vertes. En 2014, le nombre moyen de passages de vélo sur l'itinéraire Loire à Vélo est estimé à 44 800 par compteur, soit 14 % de plus par rapport à l'année précédente.

Un schéma régional véloroutes et voies vertes a été adopté en 2006 identifiant des axes cyclables à vocation européenne, nationale et régionale en Centre-Val de Loire. Deux itinéraires européens traversent la région Centre-Val de Loire :

- l'Eurovélo 6 relie Nantes à Budapest (Hongrie) et correspond à la Loire à vélo en Centre-Val de Loire ;
- l'Eurovélo 3 relie Trondheim (Norvège) à Saint Jacques de Compostelle (Espagne). Cet itinéraire cyclable passe par Châtelleraut, Tours, suit la Loire à vélo avant de rejoindre le canal du Loing vers Paris.

Le schéma régional véloroutes et voies vertes regroupe également des itinéraires à portée nationale ou régionale tels que l'Indre à Vélo, le Loir à vélo, Touraine Berry à Vélo, Cher et canal de Berry, Saint Jacques à Vélo ou encore Véloscénie Paris-Mont-Saint-Michel.



Plans de déplacements au 1^{er} janvier 2018 en région Centre-Val de Loire

PDU	Année d'approbation
BOURGES	2013
CHARTRES	2014
MONTARGIS	2006
ORLEANS	2008
TOURS	2013

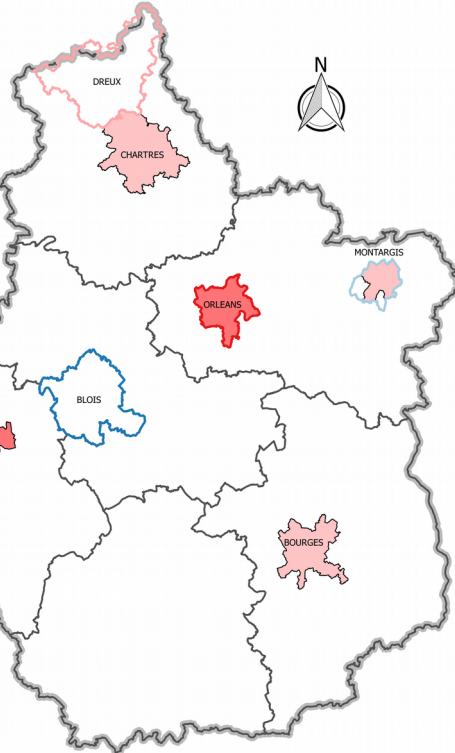
Légende

- PDU obligatoire approuvé
- PDU obligatoire en révision
- PDU volontaire approuvé
- PDU volontaire en cours d'élaboration
- PLUi-D obligatoire en cours d'élaboration
- PLUi-D volontaire en cours d'élaboration
- Limite départementale
- Limite régionale

L'établissement d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est obligatoire dans les ressorts territoriaux (ancien périmètre de transport urbain) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (art. L. 1214-3 du Code des transports). Le PDU est alors élaboré par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son ressort territorial. L'arrêté de création d'une communauté d'agglomération vaut établissement d'un ressort territorial sur un périmètre équivalent, aux termes de l'article 72 de la loi N° 99-585 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale. En dessous de ce seuil, une AOM peut faire le choix d'une démarche volontaire.

Il comporte à la fois une dimension stratégique de planification, en anticipant les évolutions à long terme, et une dimension opérationnelle en déterminant les projets et les actions prioritaires de la collectivité à court terme. Placé au sein d'un projet d'agglomération global, le PDU est l'occasion d'une mise en adéquation des enjeux d'urbanisme, de transports et de déplacements.

Un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) peut comporter des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) lui donnant la valeur juridique et les effets d'un PDU. Il devient alors un PLUi-D.



0 25 50 km

IGN - BD Carthage - © ADRIEN EXPRÉS

Sources :
 PDU de l'agglomération berruyenne (2013)
 PDU de la CA Chartres Métropole (2014)
 PDU de la CA Montargis et rive du Loing (2006)
 PDU de l'agglomération orléanaise (2008)
 PDU de l'agglomération tourangelaise (2013)
 Communauté d'agglomération du Pays de Dreux
 Cerema - Base nationale de suivi des PDU et autres plans de déplacements au 31/01/2018
 OREAL Centre-Val de Loire

Réalisation : DREAL Centre-Val de Loire
 SOUTIEN PARSUD - Juin 2018
 Copie et reproduction autorisées à autorisation

Plans de déplacements urbains

Au niveau local, le plan de déplacements urbains est devenu l'outil de programmation de la politique de transports publics en veillant non seulement à assurer l'équilibre entre les besoins en matière de mobilité et de protection de l'environnement, mais aussi à renforcer la cohésion sociale et urbaine (en milieu peu dense, un plan de mobilité rurale peut être mis en place).

Le PDU, ou les PLUi valant PDU, sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et facultatifs dans les autres.

En région Centre-Val de Loire, le PDU est obligatoire dans les agglomérations d'Orléans (approuvé en 2008, en révision au 1^{er} janvier 2018, de Tours (approuvé en 2013) et de Blois (en cours d'élaboration au 1^{er} janvier 2018).

D'autres agglomérations, dont la population n'excède pas le seuil des 100 000 habitants rendant obligatoire l'établissement d'un PDU, ont décidé de se doter d'un plan. C'est le cas des agglomérations de Chartres (approuvé en 2014), de Bourges (2013), de Montargis (PLUi-D en cours d'élaboration) et de Dreux (PDU en cours d'élaboration).



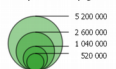
DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT

CENTRE-VAL DE LOIRE

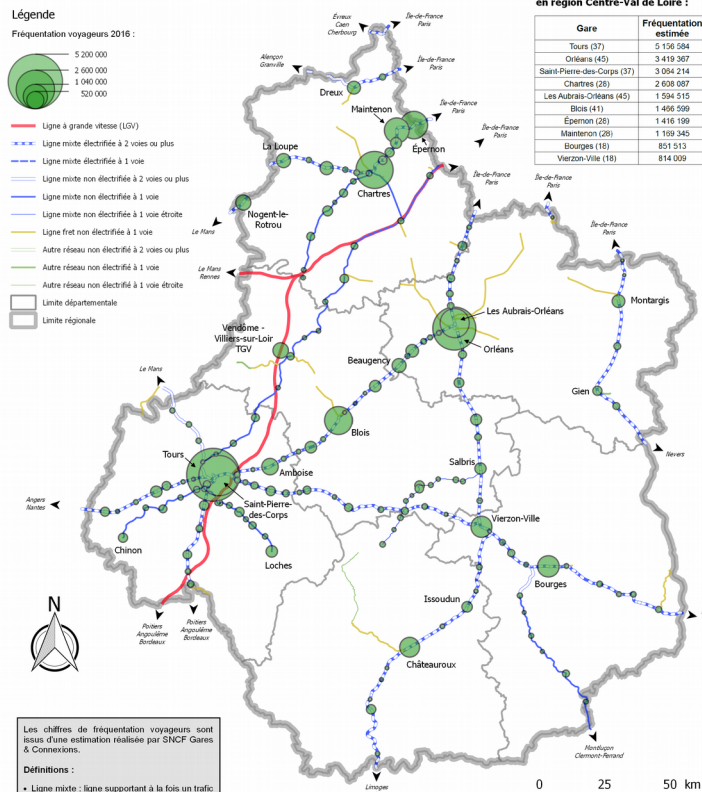
Fréquentation voyageurs 2016 des gares du réseau ferré national exploité en région Centre-Val de Loire

Légende

Fréquentation voyageurs 2016 :



- Ligne à grande vitesse (LGV)
- Ligne mixte électrifiée à 2 voies ou plus
- Ligne mixte électrifiée à 1 voie
- Ligne mixte non électrifiée à 2 voies ou plus
- Ligne mixte non électrifiée à 1 voie
- Ligne mixte non électrifiée à 1 voie droite
- Ligne fret non électrifiée à 1 voie
- Autre réseau non électrifié à 2 voies ou plus
- Autre réseau non électrifié à 1 voie
- Autre réseau non électrifié à 1 voie droite
- Limite départementale
- Limite régionale



Les chiffres de fréquentation voyageurs sont issus d'une estimation réalisée par SNCF Gares & Connexions.

Définitions :

- Ligne mixte : ligne supportant à la fois un trafic marchandises et un trafic voyageurs.
- Ligne fret : ligne supportant uniquement un trafic marchandises.
- Voie droite : voie dont l'écartement des rails est inférieur à 1,435 mètres (écartement d'une voie normale).
- Autre réseau : ligne touristique ou autre type de ligne fret.



Sources :
Base de données SNCF OPEN DATA
(sous licence SNCF OPEN DATA : <https://data.sncf.com/pages/cgu>) - septembre 2017
SNCF Réseau - Carte du réseau ferré en France - décembre 2017
DREAL Centre-Val de Loire/SDIT/CD

Réalisation : DREAL Centre-Val de Loire
SDIT/CD/PSR/JM - Novembre 2018
Copie et reproduction soumises à autorisation

IGN - BDCartho

0 25 50 km

Fréquentation voyageurs des gares du réseau ferré national exploité en région

Les chiffres de fréquentation voyageurs 2016 des gares du réseau ferré national présentés sur cette cartographie sont issus d'une estimation réalisée par SNCF Gares & Connexions.

Les deux principales agglomérations de la région, qui en sont aussi les deux principaux nœuds ferroviaires, concentrent les fréquentations voyageurs les plus importantes grâce aux duos Tours/Saint-Pierre-des-Corps (plus de 8,2 millions de voyageurs) et Orléans/Les Aubrais (plus de 5 millions de voyageurs).

L'axe ligérien est complété par la gare de Blois, 6e gare de la région avec près de 1 500 000 voyageurs. Au Nord, l'axe Chartres – Paris se démarque avec successivement les gares de Chartres (4e gare de la région – environ 2,6 millions de voyageurs), Épernon (7e – environ 1,5 millions de voyageurs) et Maintenon (8e – environ 1,2 millions de voyageurs), notamment utilisées pour les déplacements domicile-travail quotidiens des Euréliens en direction de l'Île-de-France.

Viennent ensuite les gares berrichonnes de Bourges (9e – 850 000 voyageurs environ), Vierzon (10e – environ 800 000 voyageurs) et Châteauroux (11e – environ 750 000 voyageurs) au Sud. Située sur la ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux, la gare TGV de Vendôme – Villiers-sur-Loir (15e gare de la région) enregistre, quant à elle, une fréquentation de plus de 400 000 voyageurs en 2016.



DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT
CENTRE-VAL DE LOIRE

Vulnérabilité énergétique liée aux déplacements

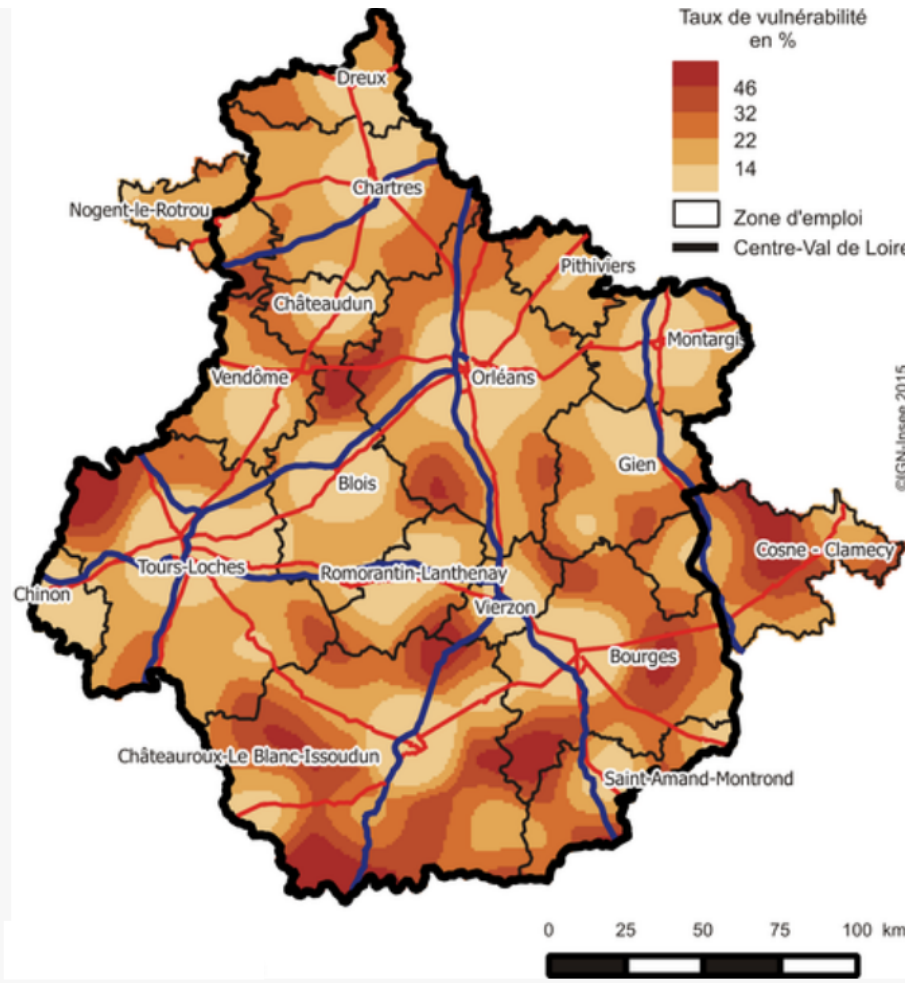
En région Centre-Val de Loire, région peu densément peuplée, les ménages doivent potentiellement parcourir une distance assez importante pour se rendre sur leur lieu de travail ou accéder à des équipements et services.

Dans la région, **151 000 ménages** sont en situation de **vulnérabilité énergétique** du fait de leurs déplacements. Ainsi, **13,9 % des ménages consacrent plus de 4,5 % de leur budget en carburant**. Ce taux est supérieur de deux points à celui de la France hors Île-de-France (11,8 %). En comparaison avec la province, le critère « déplacements » est plus sensible en Centre-Val de Loire que le critère « logement ». Ces ménages dépensent chaque année en moyenne 1 190 euros de carburant pour leurs déplacements, soit 100 euros de plus que la moyenne des ménages de la France de province.

Près d'un tiers des ménages vivant en zones rurales sont en situation de précarité énergétique et pour plus d'un quart de ceux vivant dans le périurbain éloigné, sous influence de plusieurs pôles d'emploi.

Les ménages de trois ou quatre personnes, qui se déplacent davantage en voiture, sont donc plus impactés par ce type de vulnérabilité. Enfin, un tiers des agriculteurs et un quart des ouvriers de la région sont concernés.

En savoir plus : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1908429>



Sources : Insee, Recensement de la population 2008 ; DGFIP, Enquête revenus fiscaux et sociaux - Revenus disponibles localisés ; SOEs ; Anah