

## Vers des transports et une mobilité plus durables

*La région Centre-Val de Loire est un carrefour d'échanges Nord-Sud et Est-Ouest qui lui confère une position stratégique au niveau national en ce qui concerne les transports. En raison de cette situation, elle s'est dotée d'infrastructures routières et ferroviaires qui contribuent au dynamisme de l'activité économique régionale. La proximité de la région Ile-de-France et sa connexion avec des ports d'intérêt international font du Centre-Val de Loire une région attractive pour les activités logistiques (entreposage, transport de marchandises, fret routier, ...). Le secteur céréalier est le plus important utilisateur de transport par chemin de fer et représente près de 95 % des tonnages. Les industries de la cosmétique, pharmaceutique et agroalimentaire participent largement à l'essor de l'économie des transports. L'activité touristique y est aussi très active et génère un afflux de visiteurs qui utilisent des moyens de transport individuels et collectifs variés pour leurs déplacements, depuis l'extérieur et à l'intérieur de la région (vélo, train, bus,...).*

### Des modes de déplacement diversifiés pour une mobilité plus durable

La position géographique centrale de la région et la prédominance de territoires hétérogènes à vocation rurale entraînent de nombreux déplacements pour les trajets domicile-travail ou pour les activités de loisirs. L'offre de transports collectifs est importante sur les franges franciliennes et sur l'axe ligérien en comparaison à certains secteurs du sud de la région. Des services de transport à la demande se sont développés pour répondre aux besoins de déplacements d'une population rurale plus isolée et précaire. Le covoiturage connaît un réel essor en milieu peu dense et constitue une solution pertinente de mobilité, complémentaire des transports classiques. En milieu urbain, de nouveaux services de transport se sont mis en place comme les vélos en libre-service ou en location longue durée et l'autopartage. L'utilisation de la voiture particulière reste prédominante dans la région avec une part modale proche de 77 % pour les déplacements domicile-travail, mais tend à se réduire.

La région Centre-Val de Loire est très impliquée dans le développement des mobilités douces, en particulier pour créer une synergie autour des déplacements à vélo. Les itinéraires cyclables à vocation touristique se sont multipliés dans la région : véloroutes, voies vertes, réseaux plus locaux. Avec plus de 800 000 cyclistes qui empruntent tous les ans la *Loire à vélo*, la région Centre-Val de Loire souhaite s'affirmer en tant que région cyclable de référence.



Ville de Tours : vélo, transport en commun et marche à pied ©DREAL Centre-Val de Loire

Pour réussir sa transition énergétique, la région, comme les autres régions françaises, évolue vers des pratiques de mobilité plus respectueuse de l'environnement qui vont dans le sens de la réduction des gaz à effets de serre et de la diminution significative de la consommation des énergies fossiles. Ce processus est engagé en milieu urbain grâce au développement des transports en commun en site propre, et des mobilités actives (essentiellement marche et vélo). Les territoires plus éloignés des centres urbains et moins denses, périurbains et ruraux, sont également concernés par cette évolution. Cependant, elle y sera plus lente car sa population y est plus dépendante de la voiture individuelle par nécessité et est plus motorisée.

La prise en compte de la diversité des modes de transports et des besoins des ménages dans leurs déplacements conduit à promouvoir de nouvelles offres de transport alternatives à la voiture individuelle. Elles peuvent prendre la forme de mobilités partagées (covoiturage,...) ou de services collectifs permettant d'apporter une aide à la mobilité ou d'optimiser voire limiter les déplacements.

En région Centre-Val de Loire, l'Observatoire Régional des Transports (ORT) a pour objectif de faire connaître ces nouvelles mobilités. Il collecte et traite ces données, et diffuse des informations sur tous les aspects du domaine des transports et des déplacements (voir encadré).

### L'observatoire régional des transports



L'ORT Centre-Val de Loire, créé en 2013, est un outil de collaboration entre les différents acteurs du transport. C'est un lieu d'échanges et de partage des connaissances. Il est composé d'élus, de techniciens, de professionnels du

transport, de représentants de l'État et vise à :

- constituer un réseau d'acteurs au sein du périmètre régional ;
- favoriser les échanges et les retours d'expériences ;
- organiser le recueil, le traitement et l'analyse des données à l'échelle régionale ;
- analyser les questions des transports au regard des principes du développement durable.

Il rassemble les services de l'État en région, la CCI Centre, des Autorités Organisatrices de Transports telles que le Conseil Régional, les Départements et les Agglomérations, des gestionnaires de réseaux et d'infrastructures, des fédérations de transporteurs routiers, des organisateurs de transport de marchandises, des logisticiens, des formateurs aux métiers du transport et leurs organisations respectives.

## En région Centre-Val de Loire, les infrastructures routières et ferroviaires engendrent des flux importants

### Des infrastructures routières et autoroutières bien développées

La région Centre-Val de Loire est traversée par un réseau autoroutier de plus de 980 km (2<sup>ème</sup> place derrière la région Rhône-Alpes), important par rapport à son réseau de 350 km de routes nationales. Les réseaux secondaires y sont également denses avec 28 000 km de routes départementales (3<sup>ème</sup> place derrière les régions Rhône-Alpes et Midi-Pyrénées) et 37 000 km de voies communales.

### Un réseau routier de référence : outil de mesure du trafic routier

La Dreal Centre-Val de Loire recueille auprès des gestionnaires de voirie les données de trafic qui lui permettent de constituer un réseau routier de référence utilisé pour cartographier les voies structurantes qui enregistrent le trafic supérieur à 2 000 véhicules/jour (tous sens confondus). Le réseau retenu comprend les autoroutes concédées et non concédées, les routes nationales, ainsi que l'essentiel des routes départementales les plus circulées. En région Centre-Val de Loire, le réseau routier de référence s'étend sur 4 628 km et représente 16 % du réseau des autoroutes, des routes nationales et départementales (29 330 km). La partie la plus importante de ce réseau régional de référence est localisée dans le Loiret : 28 % du linéaire des autoroutes et 25 % du linéaire des routes départementales. C'est l'Eure-et-Loir qui détient le kilométrage de routes nationales le plus élevé du réseau de référence : 48 %. Les données qui suivent concernent uniquement ce réseau routier de référence.

Tableau 1 : réseau routier de référence dans les départements (> 2 000 véhicules/jour)

Linéaire (Km)	Cher	Eure-et-Loir	Indre	Indre-et-Loire	Loir-et-Cher	Loiret	Centre-Val de Loire
Autoroute	128	126	98	197	163	272	985
RN	80	164	37	12	47	0	340
RD	415	514	326	640	600	808	3 303
Total	624	804	461	849	810	1 080	4 628

Source : Observatoire régional de sécurité routière (DREAL)

### Trafic routier et autoroutier élevé en Eure-et-Loir

Dans la région Centre-Val de Loire, le trafic moyen journalier annuel de véhicules s'élève à 23 015 véhicules/jour sur les autoroutes, 12 064 véhicules/jour sur les routes nationales et 6 288 véhicules/jour sur les routes départementales. Sur les autoroutes, le niveau de trafic est plus élevé en Eure-et-Loir (37 338 véhicules/jour) en particulier sur l'A10 et nettement plus faible dans le Cher (20 139 véhicules/jour) surtout sur l'A71. Sur les routes nationales, le trafic est également important en Eure-et-Loir (16 718 véhicules/jour) principalement sur la RN12 et nettement plus faible en Indre-et-Loire (6 686 véhicules/jour).

## Les routes départementales du Loiret très utilisées

La circulation du Loiret sur les routes départementales structurantes est plus dense que sur les autres routes départementales de la région. Le niveau de trafic y atteint en moyenne 7 616 véhicules/jour alors que dans l'Indre il s'établit à 4 721 véhicules/jour.

## Les axes où le trafic est le plus élevé

Les trafics les plus élevés sont constatés sur :

- l'A10, en Indre-et-Loire, dans la traversée de Tours (74 230 véhicules/jour) pour les autoroutes ;
- la RN123, en Eure-et-Loir au sud de Chartres (raccordement sud : 36 941 véhicules/jour) pour les routes nationales ;
- la RD2060, dans le Loiret, au nord-est d'Orléans (Tangentielle Est : 52 255 véhicules/jour) pour les routes départementales.

Ces zones de trafic important peuvent être le résultat d'un cumul d'une circulation de transit et locale.

Tableau 2 : trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) Année 2012

TMJA (Véh/jour)	Cher	Eure-et-Loir	Indre	Indre-et-Loire	Loir-et-Cher	Loiret
Autoroute	20 139	37 338	23 102	22 092	21 197	19 488
RN	7 048	16 718	6 755	6 686	9 842	-
RD	4 764	5 965	4 721	7 228	5 679	7 616

Source : Observatoire régional de sécurité routière (DREAL)

## Augmentation des trafics entre 2010 et 2012, avec un pic en 2011.

En région Centre-Val de Loire, le trafic a baissé en 2012 par rapport à l'année 2011. Cette baisse est surtout sensible sur le réseau autoroutier (-2,3 %), après une hausse de + 1,3 % enregistrée en 2011. Les évolutions de trafic ont été moins importantes sur les autres réseaux, surtout sur celui des routes départementales. Le ralentissement de l'activité économique, constaté depuis plusieurs années, a pu agir sur la baisse du transport de marchandises mais aussi des déplacements des particuliers.

Tableau 3 : évolution 2010 – 2012 du trafic Réseau de référence (> 2 000 véhicules/jour)

TMJA (Véh/jour)	2012		2011		2010
	Véh/j	Évolution 2012/2011	Véh/j	Évolution 2011/2010	Véh/j
Autoroute	23 015	-2,3%	23 554	+1,3%	23 249
RN	12 064	-1,5%	12 250	+2,1%	11 999
RD	6 288	-0,6%	6 326	+1,3%	6 247

Source : Observatoire régional de sécurité routière (DREAL)

## Des flux routiers de marchandises en diminution

En région Centre-Val de Loire, en 2014, les flux de transport de marchandises par la route diminuent de 5,4 % malgré une reprise en 2013 (+ 3,2 %). Cette baisse est plus marquée que celle du niveau national. Elle est principalement due à un retour à la situation de 2012 des exportations régionales (- 7%) et à la chute des flux internes (- 6,2 %). A ces deux indicateurs,

s'ajoute celui des flux entrants dans la région qui sont en repli (- 3,3 %). C'est la première fois que les trois indicateurs se situent en dessous du niveau de 2009. En 2014, ce sont 14 428 millions de tonnes-kilomètres qui ont été transportées contre un total de 14 847 en 2009.

Tableau 4 : volume des flux de marchandises Année 2014

Centre-Val de Loire	2014 (p) (millions de tonnes-kilomètres transportées)	Evolution annuelle moyenne 2014/2009 (1)
Entrées dans la région	5947	-0,5%
Sorties de la région	5946	-0,8%
Intérieur de la région	2535	-0,2%

Source : SOeS, Enquête Transport routier de marchandises

p : données provisoires

(1) : taux d'évolution annuel qu'aurait connu le transport de marchandises si l'évolution avait été la même pour chaque année de la période considérée.

Champ : France métropolitaine hors Corse, données hors transport international



Circulation autoroutière ©DREAL Centre-Val de Loire

## L'insécurité routière au cours des déplacements

### 2014 : confirmation de la baisse de la mortalité

Le bilan de l'année 2014 en matière d'accidents routiers montre une poursuite de la réduction depuis cinq ans du nombre de victimes dans la région Centre-Val de Loire : 2 250 accidents corporels recensés provoquant 187 tués : 2 794 blessés dont 1 281 hospitalisés en état grave. Ces deux derniers indicateurs sont en augmentation par rapport à 2013 alors que 8 vies ont été épargnées par rapport à l'année précédente.

Plus de la moitié (55 %) des accidents mortels se sont produits avec une voiture de tourisme. Un nombre important de tués se retrouve parmi les personnes les plus vulnérables. 58 personnes sur 187 ont perdu la vie parce qu'elles étaient plus fragiles ou mal protégées : 23 piétons (12 %) et 35 parmi les deux roues motorisés (19 %).

**Tableau 5 : évolution du nombre de tués par catégorie d'usagers de 2013 à 2014**

Indicateurs régionaux	Tués 2014		Tués 2010		Évolution des tués 2014/2010	
	Centre	France	Centre	France	Centre	France
Catégorie d'usagers :						
Piétons	23	499	21	488	+9,5%	+2,3%
Cyclistes	5	159	8	147	-37,5%	+8,2%
Cyclomotoristes	10	165	14	248	-28,6%	-33,5%
Motocyclistes	25	625	34	704	-26,5%	-11,2%
Véhicules légers	104	1 663	135	2 114	-23,0%	-21,3%
Véhicules utilitaires	12	143	8	145	+50,0%	-1,4%
PL	2	56	5	66	-60,0%	-15,2%
Autres*	6	74	5	80	+20,0%	-7,5%
Total	187	3 384	230	3 992	-18,7%	-15,2%

Source : Observatoire régional de la sécurité routière (DREAL)

### Une gravité des accidents élevée

Le "taux de gravité" mesure la gravité des accidents par le rapport du nombre de tués sur le nombre d'accidents. Au niveau régional, il atteint 8,3, une valeur bien plus élevée que celle établie au niveau national (5,8). La baisse de ce taux régional, depuis plusieurs années, conduit à une réduction significative de cet écart. Toutefois, le Centre-Val de Loire, avec un réseau

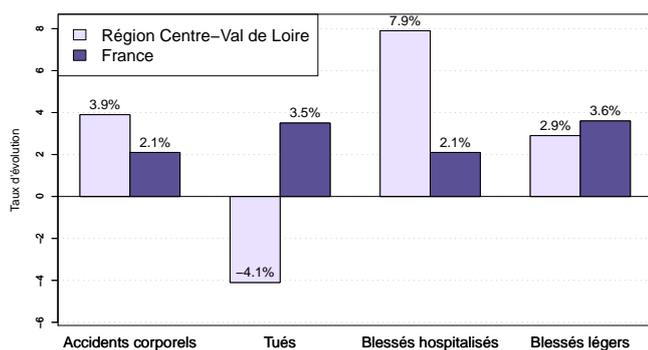
de petites routes à faible circulation, reste une des régions qui connaît une gravité élevée dans les accidents de la route. Des études particulières ont montré en effet que les routes les moins fréquentées, dont le profil peut être inadapté aux vitesses pratiquées, présentent le plus de risque d'accident grave pour les usagers.

### Des objectifs élevés pour réduire les tués sur la route

Le gouvernement a fixé comme objectif de réduire la mortalité routière à moins de 2 000 personnes tuées sur les routes à l'horizon 2020. Cet objectif correspond à une diminution de 50 % de tués sur une période de 10 ans, à compter de 2010. Il devrait se traduire, en région Centre-Val de Loire, par un nombre de 115 tués à l'échéance de 2020, alors que l'année 2010 a enregistré 230 tués.

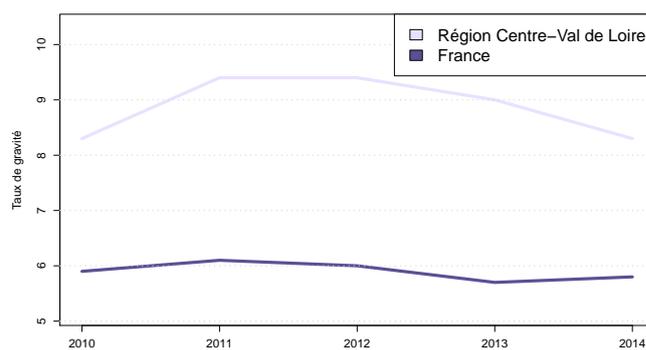
Entre 2010 et 2014, le nombre de morts sur les routes a baissé de 19 % dans la région, quelle que soit la catégorie d'usagers. Cette diminution a été plus importante qu'au niveau national (- 15 %). Parmi les catégories d'usagers les plus représentatives, la plus forte baisse est constatée chez les cyclistes. En revanche, la mortalité a augmenté chez les piétons, en majorité chez les personnes de plus de 65 ans.

**Graph 1 : évolution des indicateurs d'accidents de 2013 à 2014**



Source : Observatoire régional de la sécurité routière (DREAL)

**Graph 2 : évolution de la gravité des accidents de 2010 à 2014**



Source : Observatoire régional de la sécurité routière (DREAL)

## L'observatoire régional de sécurité routière

Géré par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), et placé sous l'autorité du préfet de Région, l'Observatoire Régional de Sécurité Routière (ORSR) constitue une interface entre le niveau national et local. Il contribue au déploiement de la politique nationale initiée par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) et est le relais privilégié des actions mises en œuvre par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR). L'ORSR a un rôle de production et de diffusion de l'information sur la sécurité routière. Il travaille en étroite collaboration avec les Observatoires Départementaux de Sécurité Routière (ODSR) des Directions Départementales des Territoires. Ses buts principaux sont de :

- contribuer à l'amélioration de la connaissance de l'insécurité routière locale par des études réalisées sur divers enjeux et par l'amélioration de la qualité des données ;
- coordonner les actions d'amélioration des bases de données accidents et de trafic routier et de modernisation du fichier des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) ;
- développer de nouvelles méthodologies et favoriser l'utilisation d'indicateurs d'accidentalité locale ;
- mettre à disposition ses publications périodiques sur l'évolution de l'insécurité routière locale.

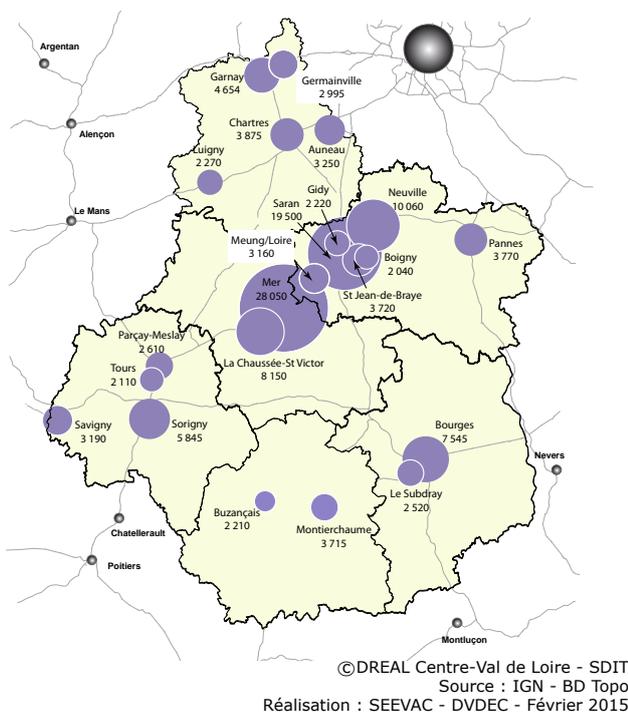


La proximité de la région parisienne, principal bassin de consommation nationale, la position centrale de la région sur le territoire français et sa situation au sein d'un réseau autoroutier interconnecté expliquent en grande partie ce bon classement.

Entre 2003 et 2012, la moyenne annuelle des surfaces d'entrepôts commencées met en avant une forte dynamique sur l'axe ligérien entre Orléans et Blois. Les entrepôts commencés sont localisés en grande majorité le long des grands axes routiers avec notamment l'A11 en Eure-et-Loir (Auneau, Chartres, Luigny) et l'A10 sur l'axe ligérien dans le Loiret et le Loir-et-Cher (Gidy, Meung-sur-Loire, Mer, ...). Les constructions sont regroupées sur la communauté d'agglomération Bourges Plus, dans le Cher, à Montierchaume et Buzançais dans l'Indre et à Sorigny et Tours dans l'Indre-et-Loire.

Entre 2008 et 2012, le département du Loiret a concentré 31 % des surfaces d'entrepôts commencées sur son territoire, suivi par l'Eure-et-Loir avec 23 % des surfaces. Les autres départements de la région totalisent entre 10 et 14 % des surfaces d'entrepôts commencées.

Carte 2 : les surfaces des entrepôts commencées  
Période : 2003 - 2012



## Des réseaux de transports collectifs diversifiés

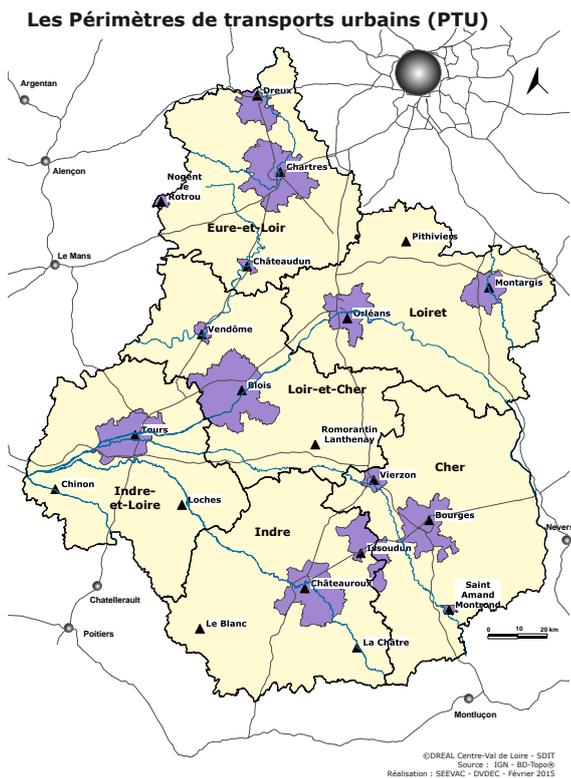
### Les réseaux de transports collectifs urbains

Les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont les communes ou les groupements de communes. Elles organisent leurs transports collectifs, y compris scolaires, dans la limite de leur compétence territoriale fixée par un périmètre de transports urbains (PTU).

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, la région Centre-Val de Loire compte 14 périmètres de transports urbains sur lesquels sont organisés les transports et les déplacements de personnes et de marchandises en milieu urbain. 228 communes se situent dans ces périmètres et bénéficient d'un service de transport collectif urbain ; ce qui correspondait à environ 47 % de la population en 2011 (données INSEE).

De nouvelles lignes de transport collectif se sont développées depuis quelques années, plus performantes que les lignes classiques. La communauté d'agglomération d'Orléans dispose de deux lignes de tramway, celle de Tours d'une ligne. Un projet de ligne de *bus à haut niveau de service* (BHNS) est en projet à Chartres Métropole.

Carte 4 : les périmètres de transports urbains (PTU)



Tramway de l'agglomération Orléanaise ©DREAL Centre-Val de Loire

### Les lignes de transports collectifs interurbains

En 2015, le Conseil départemental est l'autorité organisatrice compétente qui gère les dessertes entre localités périurbaines et rurales et qui organise les réseaux de transports, en particulier le réseau de transports scolaires, dans la limite territoriale du département.

La région est *autorité organisatrice compétente* (AOT) pour organiser les services d'intérêt régional qui concernent au moins deux départements à l'intérieur d'une même région : trains express régionaux Paris-Chartres, Paris-Orléans, Tours-Bourges, Orléans-Tours. Elle est également en charge des services routiers effectués par des autocars interdépartementaux en substitution des services ferroviaires : Tours-Châteauroux, Orléans-Bourges, Chartres-Tours par exemple.

Enfin, l'Etat est autorité organisatrice pour l'organisation des services de trains d'équilibre du territoire, appelés aussi trains inter-cités (Paris-Orléans-Tours, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Paris-Bourges-Montluçon, Nantes-Tours-Lyon, etc.).

La multiplicité des autorités organisatrices de transports nuit parfois à la bonne coordination des transports sur un territoire. La réforme territoriale engagée en 2015, portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe du 7 août 2015) désigne la région comme autorité organisatrice de l'intégralité de la mobilité interurbaine. Le transfert vers la région des compétences en matière de transports non urbains est prévu au 1<sup>er</sup> janvier 2017. S'agissant du transport scolaire, la compétence sera transférée au 1<sup>er</sup> septembre 2017. Les gares publiques routières départementales, hors Ile-de-France et de la métropole de Lyon, seront transférées à la région au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

### Une utilisation des transports collectifs différente selon la zone urbaine et le contexte local

En 2012, l'agglomération d'Orléans a enregistré un nombre élevé de voyages (26 113) et de kilomètres par habitant (40 km) par rapport aux autres agglomérations, en particulier par rapport à celle de Tours (21 935 voyages et 31 Km) où la population du PTU est pourtant plus importante. A Châteauroux, le nombre moyen de kilomètres parcourus en transport collectif par habitant est faible (18 Km).

Par ailleurs, c'est dans l'agglomération de Bourges que le nombre de voyages par habitant a été le plus important (95 voyages/habitant). Les habitants semblent donc y utiliser davantage les transports collectifs que dans les autres agglomérations de la région. En revanche, à Blois, le nombre moyen de voyages par habitant est de 50 voyages.

A Chartres, l'utilisation des transports collectifs se situe dans la moyenne des grandes agglomérations de la région mais le projet en cours de *bus à haut niveau de service* devrait inciter à une plus grande utilisation des transports collectifs urbains.

Tableau 7 : indicateurs de déplacements en 2012

Agglomérations	Nombre de communes PTU	Population	Nombre de voyages (milliers)	Km par hab du PTU	Voyages par hab
Tours	25	305 140	21 935	31,1	71,9
Orléans	22	280 584	26 113	31,1	93,1
Chartres	42	120 383	7 954	19,4	66,1
Bourges	17	108 678	10 374	31,9	95,5
Blois	48	107 856	5 320	20,5	49,3
Châteauroux	12	75 812	4 700	17,8	62

Source : annuaire TCU – CEREMA – évolution 2007-2012

Nota : la première ligne de tramway sur Tours a été mise en service en 2013. A Orléans, la seconde ligne de tramway est opérationnelle depuis 2012, le réseau de bus restructuré fin juin, le service de location de vélo longue durée mis à disposition en juin et le service d'autopartage en septembre. A Bourges, le nombre de lignes est passé de 25 à 48 avec extension de la desserte du transport à la demande en avril. A Blois, le nombre de communes desservies est passé de 26 à 48. Dans ces conditions il est difficile de comparer les données de 2012 avec celles de 2011 compte tenu de ces nombreux changements.

### Des transports plus accessibles

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées réaffirme le principe d'accessibilité, mais étend la mobilité réduite à tout type de handicap, qu'il soit permanent ou temporaire. Les établissements recevant du public, les transports publics et la voirie doivent être rendus accessibles dans les 10 ans suivant la loi : le 01 janvier 2015 pour les établissements recevant du public, et le 13 février 2015 pour les transports collectifs. Pour pallier le retard pris par les autorités de transport, les *Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)* sont promulgués par l'ordonnance du 26 septembre 2014 et permettent de repousser les échéances de 3 ans voire de 9 ans.

### Les itinéraires cyclables

#### Première région en terme d'itinéraires de cyclotourisme

La pratique du vélo est une activité en plein essor qui génère chaque année plusieurs milliards d'euros de retombées économiques et qui représente des dizaines de milliers d'emplois. Economique, conviviale, moderne, bonne pour la planète mais aussi pour la santé, la pratique du vélo est encouragée par l'État qui a mis en place un plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA). Ce plan incite à développer l'intermodalité entre le transport collectif et le vélo ainsi que les itinéraires de tourisme à vélo, à sécuriser davantage les cyclistes et les piétons dans l'espace public, à valoriser la pratique du vélo et ces enjeux économiques, à mieux intégrer le vélo dans les politiques d'urbanisme.



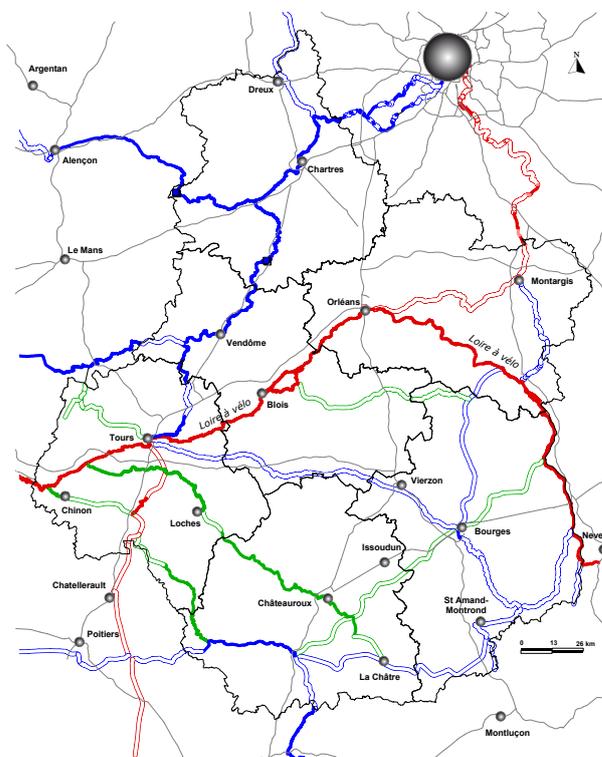
La Loire à Vélo ©DREAL Centre-Val de Loire

La région Centre-Val de Loire est la 1<sup>ère</sup> région française en terme de kilométrage d'itinéraires de cyclotourisme. 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 maillage du réseau des véloroutes et voies vertes. Le nombre moyen de passages

de vélo sur l'itinéraire "Loire à Vélo" est estimé à 44 800 par compteur, soit 14 % de plus que l'année 2013. Une application mobile de la "Loire à vélo" est disponible en version iPhone et Android depuis le 1<sup>er</sup> mars 2013.

Le schéma régional des véloroutes et voies vertes a été adopté en 2006 et identifie des axes cyclables à vocation régionale. La carte ci-contre présente l'état d'avancement des itinéraires inscrits dans ce schéma.

Carte 5 : les véloroutes et voies vertes en région Centre-Val de Loire



### Les véloroutes et voies vertes

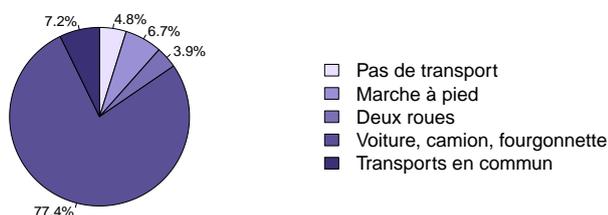
# Évolutions dans l'utilisation des modes de déplacements et avènement de nouvelles mobilités pour réduire la dépendance à la voiture individuelle

## La voiture individuelle toujours prédominante

La voiture est utilisée dans une part importante des déplacements domicile-travail en région Centre-Val de Loire. La part modale de la voiture a augmenté entre 2007 et 2011, passant de 76,7 % à 77,4 %. Cette proportion est supérieure à celle observée en France métropolitaine hors Île-de-France, qui est de 76,9 %.

Dans le même temps, la part modale des transports collectifs utilisés pour les déplacements domicile-travail a également augmenté, passant de 6,8 % à 7,2 %.

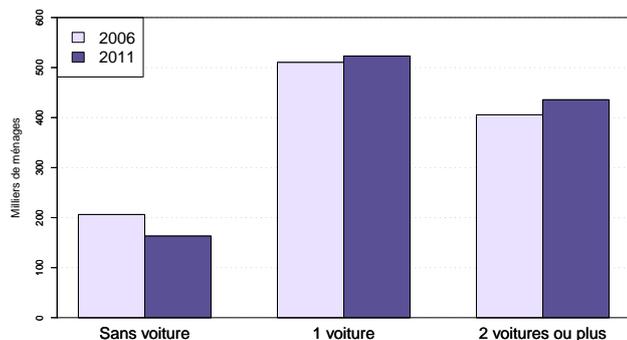
Graph 1 : répartition des modes de transport pour les déplacements domicile-travail.



Source : recensement de population – INSEE 2011

Entre 2006 et 2011, la motorisation des ménages s'est accélérée sur la région. Près de 85 % des ménages possèdent au moins un véhicule personnel en 2011 alors qu'ils étaient 82 % en 2006.

Graph 2 : évolution de la motorisation des ménages de 2006 à 2011



Source : recensement de population – INSEE 2011

## Les comportements évoluent, les mobilités aussi

Bien que le rythme de croissance de la mobilité connaisse un net ralentissement depuis une dizaine d'années, le nombre total des déplacements, tous modes confondus, continue de croître, porté par l'augmentation de la population française. Aujourd'hui, en moyenne, chaque Français de plus de 6 ans parcourt 15 000 km par an tous modes confondus (60 % pour les déplacements locaux, 40 % pour les longues distances) et effectue 3,15 déplacements locaux par jour. Si la mobilité se stabilise entre 1994 et 2008, la distance parcourue par déplacement a augmenté de près de 10 % alors que le temps moyen a crû de 2,9 %. C'est donc que la vitesse moyenne des déplacements a augmenté.

Parallèlement à l'augmentation des déplacements, les besoins, et donc les habitudes de mobilité des Français, évoluent et laissent apparaître de nouvelles tendances qui influenceront sur le paysage actuel des transports. Le rapport de l'individu à sa voiture change. Par ailleurs, les politiques de déplacement s'orientent vers une meilleure organisation entre les modes de transport et de nouveaux concepts de véhicules arrivent sur le marché. La recherche d'une optimisation ou d'une limitation des besoins de déplacements s'imposera à tous et évoluera, dans les habitudes, vers une mobilité choisie plutôt que subie.

La notion de liberté est désormais davantage perçue comme la possibilité de se déplacer selon son désir que l'envie de posséder un véhicule : l'usage se substitue à la propriété. L'automobiliste diversifie ses modes de transport (en commun ou partagés) et est encouragé à réfléchir sur la réduction de ses besoins de déplacements. L'arrivée de nouveaux services de communication (smartphone, GPS, systèmes embarqués) facilite l'utilisation partagée des véhicules (auto-partage, co-voiturage).

Les nouvelles politiques de transport mises en place reposent désormais sur une réflexion sur les infrastructures (localisation des points de distribution des carburants, de recharge de batteries, de parkings pour le covoiturage), l'organisation du transport et de la logistique en milieu urbain, et plus globalement sur la conception d'une politique urbaine adaptée aux exigences environnementales.

De nouveaux types de véhicules utilisent des énergies moins polluantes et bénéficient de technologies innovantes, telles que la diffusion d'informations en temps réel. Ils vont modifier les réflexions sur la régulation de l'offre et la demande de transport pour les personnes et les marchandises.

L'e-commerce, qui connaît un rythme de croissance important, peut par ailleurs entraîner une réduction de la demande de transport. Il permet la substitution d'une mobilité numérique à une mobilité physique. L'e-santé, l'e-formation et le télétravail permettront d'atteindre le même objectif.



Parc relais dans l'agglomération d'Orléans - ©DREAL Centre-Val de Loire

## L'organisation planifiée des déplacements dans les grands centres urbains

Le « tout voiture » règne encore aujourd'hui dans les comportements ou le mode de consommation des espaces. L'organisation et le modèle de développement des territoires pour modérer la demande de déplacements doit désormais favoriser le transfert modal. Pour cela il faudra favoriser le développement et la rentabilité des transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs à la voiture. La prise en compte des déplacements dans les documents d'urbanisme et dans les projets est devenu un enjeu incontournable.

Le plan de Déplacements Urbains (PDU ; article L.1214-2 du Code des Transports) est l'outil de planification essentiel pour mettre en œuvre des actions de développement d'une mobilité plus durable. Élaboré avec l'ensemble des personnes publiques concernées, il définit la politique globale de déplacement d'une agglomération et fixe des orientations cohérentes pour l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains.

Il recherche un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilités d'accès, la protection de l'environnement et de la santé de la population. Il veille à améliorer la sécurité de tous les déplacements, à diminuer le trafic automobile, à développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants. Il doit organiser le stationnement, mettre en place une tarification et une billettique intégrées, et faciliter la réalisation d'infrastructures de charge favorisant l'usage de véhicules électriques et hybrides.

L'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Cela s'applique aux agglomérations de Tours et d'Orléans en région Centre-Val de Loire. Mais les autorités organisatrices de transport (AOT) non concernées par cette disposition ont également la possibilité d'élaborer un plan de déplacement urbain volontaire. Les AOT urbaines de Chartres, Bourges et Blois ont souhaité également élaborer la planification des déplacements. Si un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) est défini comme AOT, il peut choisir de réaliser un programme d'orientations et d'actions des transports et des déplacements lorsqu'il élabore un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) tenant lieu de PDU.

Tableau 8 : état d'avancement des plans de déplacements urbains en région Centre-Val de Loire

	Type de PDU (si PDU réalisé)	Date approbation PDU	Date approbation du SCoT
Orléans	Obligatoire	2008	2008
Tours	Obligatoire	2013	2013
Bourges	Volontaire	2012	2013
Chartres	Volontaire	2014	2006
Châteauroux	-	-	2012
Blois	-	-	2006

Source : DREAL Centre-Val de Loire

## Les mobilités durables émergentes

### Le développement de la mobilité électrique par le déploiement des infrastructures de charges

La loi sur la transition énergétique pour une croissance verte a fixé l'objectif de développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé de la population. Pour atteindre cet objectif, elle prévoit d'accélérer la mutation du parc automobile français vers des véhicules électriques moins émetteurs de gaz à effet de serre et moins consommateurs d'énergies fossiles.

La mobilité électrique est donc appelée à un fort développement dans les prochaines décennies. Le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables devrait croître en raison du déploiement d'infrastructures de charge sur l'ensemble du territoire (7 millions de points de charge prévus à l'échéance de 2030).

Dans le cadre du *Programme des Investissements d'Avenir*, l'État a lancé en janvier 2013 un dispositif d'aide visant à soutenir le déploiement des infrastructures de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables à l'initiative des collectivités locales. En région Centre-Val de Loire, les Syndicats Départementaux d'Electricité (SDE18, SDE28, SDE36, SIEIL37) ont répondu à l'appel à manifestation d'intérêt de l'ADEME pour bénéficier d'une aide financière à la mise en place de bornes de recharge publiques sur leur territoire. Plus de 600 bornes de charge seront disponibles à court terme, dont 276 d'ici 2015 dans le département d'Indre-et-Loire et 100 bornes dans chaque département du Cher (fin 2016) et d'Eure-et-Loir (fin 2015) afin de réaliser un maillage serré de 20 kilomètres environ entre bornes.

Des collectivités et des entreprises ont fait le choix de s'équiper en infrastructures de charge pour leurs véhicules électriques utilitaires. On retrouve de plus en plus de véhicules électriques dans certaines flottes de poids lourds (bus, ordures ménagères, véhicules adaptés à la livraison en ville, etc.), en particulier pour la logistique urbaine et la livraison du dernier kilomètre. Ces véhicules permettent de réduire très nettement les nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air.

### Essor du covoiturage de courte et de longue distance

En milieu périurbain et rural peu dense, le covoiturage connaît un réel essor et constitue une solution pertinente de mobilité, complémentaire des transports collectifs classiques. La labellisation des aires de covoiturage permet de sécuriser les accès et de donner plus de visibilité aux personnes utilisant le covoiturage. Dans le but d'accompagner ce développement, des Conseils départementaux et des agglomérations de la région contribuent à l'aménagement d'aires de covoiturage labellisées et à la mise en commun des offres et des demandes de déplacements des particuliers. Ces collectivités locales ont lancé des plates-formes de mise en relation d'utilisateurs.

## Les plateformes internet pour le covoiturage

<http://www.covoiturage.bourges.fr>  
<http://www.covoiturage.eurelien.fr>  
<http://www.covoiturage36.com>  
<http://www.covoiturons-en-touraine.com>  
<http://www.covoiturage41.fr>  
<http://www.covoiturage-loiret.com>

Près d'une cinquantaine d'aires de covoiturage labellisées sont en cours de déploiement dans la région, en particulier en Eure-et-Loir (18 aires), dans le Loiret (16 aires) ainsi qu'en Indre-et-Loire (12 aires). Elles sont aménagées, sécurisées et identifiées par une signalétique qui leur est propre. Ces aires peuvent être gérées soit par les Conseils départementaux, soit par les communes, soit par des partenaires privés (grandes surfaces par exemple). Plus récemment, les concessionnaires autoroutiers officialisent des aires de covoiturage non organisées qui préexistaient sur les parkings des péages (2 aires recensées sur l'A10).



Signalétique d'une aire de covoiturage ©DREAL Centre-Val de Loire

## L'émergence de nouveaux services de transport

Les transports collectifs ne permettent pas de répondre à tous les besoins de déplacements. Souvent très développée en milieu urbain, l'offre de transport en commun en milieu périurbain et rural n'est pas toujours suffisante pour satisfaire les besoins d'une population plus diversifiée et dispersée.

Pour répondre à l'attente des usagers, outre le covoiturage, de nouveaux services de transport complémen-

taires à l'offre existante sont apparus afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle :

- *l'autopartage* permet de partager ou de mettre à disposition d'un tiers un ou plusieurs véhicules et il connaît un succès grandissant. Qu'il soit en libre service, bien adapté aux zones urbaines, ou entre particuliers, aussi bien en ville qu'en milieu peu dense, il permet de réduire la circulation automobile et de mutualiser les charges du véhicule. Un service urbain est proposé à Orléans (Auto-Tao) et à Tours (Citiz).
- *la mise à disposition de vélos en libre service* s'est également développée depuis une dizaine d'années, principalement dans les grandes agglomérations. Le service le plus répandu permet d'effectuer des trajets de courte distance souvent pour les trajets domicile-travail. A Orléans, le dispositif « Velo'+ » met à disposition des habitants 24h/24h, 350 vélos répartis sur 34 stations. A Tours, le service « Vélociti » propose 1 000 vélos en location de longue durée et est spécialement conçu pour les déplacements en ville. A Chartres, la maison du vélo dispose de 280 vélos et d'abris sécurisés. Elle offre une large gamme de prestations pour les locations de courte et de longue durées.
- *Le transport à la demande* apporte un service complémentaire aux réseaux d'autocars classiques, dont le cadencement s'avère insuffisant dans les milieux peu denses. C'est une solution efficace de rabattement du trafic voyageur vers les lignes régulières. Quel que soit le système mis en place (avec points d'arrêt fixes, de porte-à-porte, de porte à arrêt), le transport à la demande s'adresse surtout aux personnes non motorisées, âgées, isolées, à mobilité réduite. Il s'est mis en place pour garantir un transport pour tous, sur l'ensemble du territoire du département, même dans les zones les moins denses où une ligne régulière d'autocar s'avère peu viable. Dans le Loiret, le réseau de transport Ulys dessert désormais 100 % des communes du département grâce à une nouvelle offre de transports à la demande pour les usagers éloignés des lignes régulières. Dans le Loir-et-Cher, le Conseil départemental propose un transport à la demande à prix unique.

## **Un contrat de plan État-Région orienté vers la mobilité multimodale**

Le nouveau contrat de plan État-Région est l'outil qui permettra de mettre en oeuvre une politique publique d'égalité des territoires par le financement de projets structurants qui se trouvent au croisement de la stratégie de l'État en région et de celle portée par la collectivité régionale. La région Centre-Val de Loire se situe au carrefour de flux importants de déplacements routiers nationaux et internationaux. Pour faire face à la fois à une saturation de certains réseaux utilisés pour les trajets domicile-travail, à un accroissement des émissions de gaz à effet de serre et à une insécurité routière difficile à contenir, le CPER 2015-2020 vise :

- à améliorer la « connexion » de son territoire aux réseaux structurants d'infrastructures de transport ; par exemple la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ;
- à renforcer la performance de l'offre en transport en commun et l'intermodalité avec les autres modes de transports : augmentation des capacités de transports ferroviaires sur les nœuds d'Orléans/Les Aubrais et de Tours/Saint Pierre des Corps, sécurisation et modernisation de l'infrastructure ;
- à diminuer l'impact écologique des modes de transport en favorisant notamment le transfert modal de la route vers le rail : amélioration de la ligne voyageurs Tours-Loches, réouverture des lignes Chartres-Orléans et Orléans-Châteauneuf et pérennisation de l'utilisation fret de ces lignes ;
- à améliorer la sécurité et la fluidité du réseau routier : aménagements sur l'A20, les RN10, RN151, RN154.

## De nouveaux modes de transports plus propres et plus efficaces

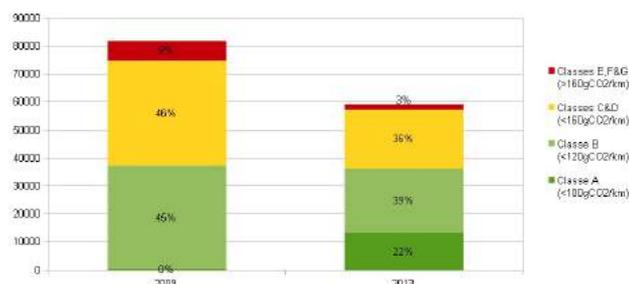
### Réduire l'impact sur la santé et l'environnement

Le développement des véhicules propres préconisé par la loi sur la transition énergétique pour une croissance verte est aujourd'hui essentiel pour réduire nos émissions de gaz à effets de serre, et leurs impacts sur la santé et l'environnement. L'arrivée sur le marché d'une nouvelle génération de véhicules électriques et hybrides rechargeables (mais aussi de véhicules fonctionnant au gaz naturel et au biométhane) constitue une rupture technologique, industrielle et commerciale pour le secteur automobile et les consommateurs qui va bouleverser les comportements et multiplier les initiatives.

### Des véhicules moins émetteurs de gaz à effets de serre

Les immatriculations de véhicules depuis 5 ans montrent une variation significative en terme de classe d'émissions. Les immatriculations de véhicules émettant moins de 100g de CO<sub>2</sub> par km ont été multipliées par 40 passant de 317 véhicules en 2009 à 13 299 véhicules en 2013. Cette augmentation suit la tendance nationale. Et la tendance devrait se poursuivre dans les années à venir.

Graph 3 : évolution des classes d'émission



Source : Fichier central des automobiles (SOeS - MEDDE)

### Des nuisances sonores à limiter

L'augmentation des déplacements et le développement des infrastructures tendent à accroître l'exposition de la population aux nuisances sonores liées aux transports.

Le classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires permet d'identifier les secteurs les plus touchés par le bruit lié aux transports. Des prescriptions, sur l'isolation acoustique des nouveaux bâtiments notamment, s'appliquent sur les zones recensées.

La directive 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes de bruit stratégiques pour les axes routiers (RN, Autoroutes, RD) et ferroviaires (SNCF) majeurs ainsi que pour les aéroports. Les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du réseau routier national et des infrastructures ferroviaires sont publiés à l'exception du réseau national concédé dans le Loiret. Cette directive s'applique également aux agglomérations de plus de 100 000 habitants. En Centre-Val de Loire, les agglomérations d'Orléans et Tours ont réalisé un PPBE et des cartes de bruit.

Les cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transport sont réalisées par département et publiées sur le site internet des Directions Départementales des Territoires.

### Des politiques en faveur du véhicule électrique

Les immatriculations de véhicules électriques sont en forte augmentation même si leur proportion reste très faible par rapport aux véhicules fonctionnant avec des sources d'énergie traditionnelles (sans-plomb et diesel). Les véhicules électriques représentent seulement 0,8 % des immatriculations en 2014 sur la région et les véhicules hybrides 2,4 % (contre respectivement 0,04 % et 0,6 % en 2011). Cette évolution devrait se poursuivre et s'amplifier grâce au bonus écologique mis en place en 2015. L'aide publique peut atteindre jusqu'à 10 000 euros pour les véhicules électriques et 6 500 euros pour les véhicules hybrides rechargeables.

Tableau 9 : répartition des véhicules selon l'énergie utilisée

	Essence	Gazole	Électricité	Hybride	Autres (dont GPL)	Total
Région 2011	19 515	53 313	35	473	472	73 808
Région 2014	20 252	37 451	515	1 405	101	59 724
Evol région	3,8%	-29,8%	1371,4%	197,0%	-78,6%	-19,1%

Source : Fichier central des automobiles (SOeS - MEDDE)

Pour améliorer l'autonomie des véhicules électriques sur les grands axes routiers (A6 - A10 - A71), le projet CORRI-DOOR (pilote par EDF) prévoit l'implantation de 200 bornes de recharge rapide, dès 2015.

### Popularité croissante du vélo à assistance électrique

Les chiffres du marché des vélos à assistance électrique (VAE) confirment qu'une population croissante se tourne vers une mobilité plus sobre et plus propre : plus de 77 500 VAE ont été vendus en France sur l'année 2014, soit une croissance de 37 % par rapport à 2013.

Les communautés d'agglomération encouragent l'utilisation des modes de déplacement doux pour concilier les besoins de mobilité avec les impératifs de santé publique, de lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores. A Blois, Agglopolys rembourse jusqu'à 400 € pour l'achat d'un vélo électrique, dont le prix moyen avoisine les 900 € en France. Une aide du même genre a été délivrée jusqu'en 2014 par l'agglomération de Tours.

La question du remboursement par l'entreprise d'une indemnité kilométrique est un enjeu important du développement du marché du cycle. Ce dispositif inciterait davantage de personnes actives à utiliser un vélo (en particulier électrique), plutôt que la voiture, pour se rendre au travail. Expérimentée au niveau national pendant un an, l'indemnité kilométrique vélo a été retenue par la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte promulguée en août 2015.

### Des transporteurs routiers engagés dans une démarche de développement durable

La DREAL Centre-Val de Loire, en partenariat avec l'ADEME décline sur la région la charte « Objectif CO<sub>2</sub> » incitant les entreprises de transport routier de voyageurs ou de marchandises à mettre en œuvre des actions pour diminuer leurs émissions de CO<sub>2</sub> avec la charte "Objectif CO<sub>2</sub>".

Une étude a été menée en région Centre-Val de Loire auprès d'une vingtaine de petites et moyennes entreprises de transports de marchandises et de voyageurs pour leur apporter des outils simples d'aide à la mise en place d'une politique de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de diminution des consommations de carburant.

### Une mobilité "connectée" et intermodale

#### Meilleure disponibilité des données sur le transport

La mise à disposition de données sur les transports est devenue une nécessité, non seulement pour permettre la mise en place de services d'information multimodale adaptés à la mobilité de chacun, mais aussi pour encourager l'usage des transports collectifs et de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (vélo, marche, covoiturage). Elle répond à une demande de plus en plus forte des usagers via les calculateurs d'itinéraire et les comparateurs en temps réel.

Le développement de technologies de l'information appliquées au champ de l'urbain ouvre de grandes perspectives dans les manières d'organiser nos déplacements au quotidien. Mais ils s'accompagneront de nouveaux défis pour les entreprises de transport et les pouvoirs publics : répondre, tout à la fois, aux attentes des usagers sur les horaires, les perturbations, les temps de parcours, etc, et développer un modèle de déplacement durable par le déploiement de systèmes de transports intelligents pour réduire la consommation d'énergie, la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. De nouveaux services à la mobilité se développent : autopartage, taxi collectif, covoiturage, etc..

#### Complémentarité des modes de transports : l'intermodalité

La prise en charge par la région de l'intermodalité facilite, sur le territoire régional et au-delà l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. En l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique, la région élaborera un schéma régional de l'intermodalité pour coordonner les politiques de mobilité des collectivités publiques, en veillant à la diversification de l'offre de services, à l'information des usagers, l'amélioration de la tarification et de la billettique. Pour cela, deux actions majeures ont déjà été engagées concernant l'information aux voyageurs et la billettique.

Pour aider l'utilisateur des transports collectifs à préparer ses déplacements, la région Centre-Val de Loire, en partenariat avec les autorités organisatrices des transports, a mis en place le site d'information multimodale [jvmalin](http://jvmalin.fr). Il propose à l'utilisateur un itinéraire et des horaires de circulation des véhicules de transports collectifs en prenant en compte le temps de parcours effectué à pied par l'utilisateur pour atteindre le mode de

transports en commun le plus proche.

#### Des pôles multimodaux pour multiplier les échanges

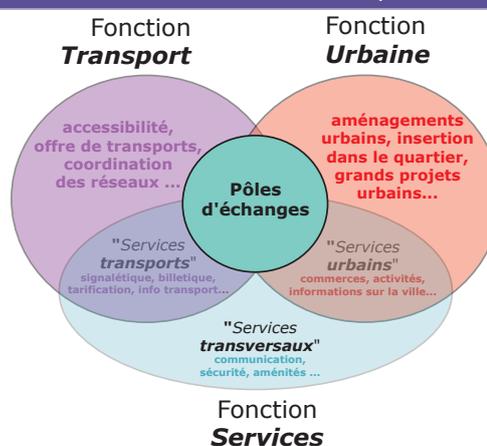
Les pôles d'échanges multimodaux réunissent en un même lieu des modes de déplacement variés : marche à pied, vélo, bus, tramway, train, voire métro ou avion.

Ces pôles répondent souvent à trois objectifs pas toujours compatibles :

- favoriser les correspondances, ce qui demeure le rôle initial du noeud ;
- améliorer l'accès des usagers au réseau de transport en favorisant l'accessibilité du lieu ;
- assurer l'accès à la ville et l'insertion urbaine de cette polarité.

Dans les pôles multimodaux, l'interfaçage entre automobile et transports publics y est privilégié à l'aide, notamment, de la mise en place de *parcs relais* (P+R). Le service rendu par un pôle ne se réduit pas à l'association technique de réseaux de transport. Il constitue aussi un noeud stratégique de développement urbain par l'insertion de ce lieu dans son environnement. Il assure ainsi un rôle d'interface entre la ville et ses réseaux de transport. Il offre nombre de services qui peuvent être liés au transport (billettique, signalétique, etc.), à l'urbain (commerces, activités, etc.) ou à des fonctions transverses (communication, sécurité, etc...). Leur émergence à Tours, Orléans et Chartres améliorera l'accessibilité et l'offre de transports par une coordination des modes de transport et une multiplication des services.

Graph 4 : schéma des fonctions du pôle multimodal



Source : CEREMA

#### Nouvelle billettique pour l'utilisateur

En région Centre-Val de Loire, une démarche d'interopérabilité avec les autorités organisatrices des transports est engagée pour concevoir une billettique commune à lecture électronique (remplaçant la billetterie papier) lors de l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours du même déplacement. Dix AOT de la région sont intéressées par cette démarche.

Depuis le début de l'année 2015, une billettique commune TER/transport urbain a été mise en place dans l'agglomération de Blois. La région Centre-Val de Loire souhaite proposer une offre de transport collectif sur l'ensemble du territoire. Dès 2016, l'utilisateur pourra charger sur sa carte [jvmalin](http://jvmalin.fr) des titres de transport d'autres réseaux de la région, facilitant ainsi l'usage de plusieurs modes de transports successifs.

## Les mots du transport

---

**Autopartage** : mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée (d'après l'article 52 de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles).

**Autorité organisatrice des transports publics (AOT)** : collectivité territoriale (commune ou Établissement Public de Coopération Intercommunale) exerçant une compétence transport. L'AOT définit la politique de transport (offre, financement, qualité de service, choix des investissements, tarification) puis choisit après appel d'offre la société exploitante qui appliquera cette politique.

**Covoiturage** : utilisation en commun d'un véhicule à moteur par un conducteur à titre non professionnel accompagné d'un ou plusieurs passagers (d'après l'article 14 de la loi sur la transition énergétique).

**Eco-mobilité** : utilisation des modes de déplacement les plus favorables à l'environnement (modes non motorisés, voire transports en commun).

**Intermodalité** : utilisation consécutive de plusieurs modes au cours du même déplacement. Son développement passe par l'information des usagers.

**Mobilité** : capacité des personnes à se déplacer, et des biens à être transportés. La mobilité quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne (de plus de 6 ans).

**Modes de déplacements** : ils sont principalement les transports en commun (train, métro, tramway, bus, autocar), la voiture individuelle, les deux-roues motorisés (mobylette, scooter, moto), le vélo, le roller et la marche-à-pied.

**Multimodalité** : utilisation de différents modes de déplacement, mais pas au cours d'un même déplacement (dans ce cas, on parle d'intermodalité).

**Pôle d'échanges multimodal** : lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges peuvent assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau.

**Rabattement** : désigne souvent le trajet du domicile vers le point d'arrêt de transport collectif structurant, une gare par exemple. Le rabattement peut s'effectuer soit à l'aide d'un autre mode collectif, une ligne de bus de moindre importance par exemple, ou par des modes individuels, voiture, vélo, marche-à-pied.

**Véhicule propre** : véhicule électrique et véhicule de toute motorisation et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques (d'après l'article 9 de la loi sur la transition énergétique).

## Webographie - Bibliographie :

- Observatoire régional des transports : <http://www.ort-centre.fr>
  - Observatoire régional de sécurité routière : [lien sur le site de la DREAL Centre-Val de Loire](http://www.dreal-centre-val-de-loire.fr)
  - Site de la DREAL Centre-Val de Loire : <http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr>
  - Portail documentaire de la région Centre-Val de Loire : <http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/centre>
- 

## Profil Environnemental Régional :

Le Profil Environnemental Régional (PER) de la DREAL Centre-Val de Loire fait l'objet d'une mise à jour en continu, en lien avec les données. Son contenu se compose de chapitres portant sur les thèmes de l'environnement et ceux du développement durable et de la transition énergétique. La réalisation d'un chapitre est le fruit d'un travail transversal co-élaboré avec les services de la DREAL et avec une recherche constante d'ouverture vers des partenariats externes.

---

## Directeur de publication :

Christophe Chassande

## Service coordinateur du Profil Environnemental Régional : SEEVAC

- Chef de service : Olivier Cléricy Lanta
  - Chef de département : Jacques Thorette
  - Chef de projet Profil Environnemental Régional : Florence Couturier
- 

## Équipe rédactionnelle :

- Auteurs : Didier Merillac, Eric Linet, Matthieu Podevin, Jérémy Maillard et Anne-Sophie Rouer du Service Déplacements Infrastructures et Transports
- Cartographie : Marie-Christine Pellé
- Calculs et graphiques : Murielle Lethrosne
- Mise en page : Sarah Pajon
- Documentation : Françoise Matéos
- ISSN : à venir



Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
5, avenue Buffon - CS 96407 45064 ORLEANS CEDEX 2  
Tél : 02 36 17 41 41  
Fax : 02 36 17 41 01