

L'observatoire régional des transports



OBSERVATOIRE
RÉGIONAL
DES TRANSPORTS

13 avril 2023

Julien OLIVIER

DREAL Centre-Val de Loire /
Pôle Mobilité Durable



Rapide historique

- Circulaire du 9 novembre 1993 : Création des ORT
- En Centre-Val de Loire : Naissance en 2013
- 23 structures signent la convention de partenariat
- Le partenariat est reconduit en 2018-2019, à l'issue d'une première période quinquennale
- En 2023 : 27 partenaires



Les membres

27 membres, représentant

Membres de droit



Services de l'État et ses établissements publics

Des collectivités et leurs groupements

Des fédérations de transporteurs

Des associations

Une agence d'urbanisme

Un organisme consulaire

Membre associé



Les missions

- Diffuser les données et les informations sur les transports et la mobilité
- Valoriser et capitaliser la connaissance des partenaires
- Piloter, réaliser des études sur les transports et la mobilité
- Constituer un réseau d'acteurs au sein du périmètre régional



Les outils

- Un site internet www.ort-centre-val-de-loire.fr/



Actualité des partenaires

Agenda des événements
(locaux ou nationaux)

Partage de donnée



Les outils

- Une plaquette annuelle des chiffres clés :

Immatriculations de véhicules particuliers en Centre-Val de Loire par source d'énergie

VÉHICULES PAR SOURCE D'ÉNERGIE	2015	2016	ÉVOLUTIF ANNUEL
Essence	18 177	38 707	+ 113 %
Gazole	38 994	27 301	- 30 %
Électrique	376	1 303	+ 188 %
Hybride électrique	1 521	2 272	+ 122 %
Autres (dont GPL)	314	30	- 35 %
Ensemble	62 400	67 530	+ 10 %

Source : SDE2 - ROVERO

L'ORT, créé en 2013 et renouvelé en 2019, est un outil de collaboration entre les différents acteurs du transport. C'est un lieu d'échanges, de partage des connaissances. Il est composé d'élus, de techniciens, de professionnels du transport.

Il 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, en 2019, 26 membres, dont l'État et ses services associés, des autorités organisatrices des transports (conseil régional et intercommunalités), des gestionnaires d'infrastructures, des associations, des transporteurs ou organisateurs de transport et leurs associations ou organisations représentatives.



CHIFFRES CLÉS
édition 2019

© F. GILLET/UNIFORMA CVL

Pour plus de détails sur les chiffres du transport en région Centre-Val de Loire, rendez-vous sur www.ort-centre.fr




- Transport de marchandises
- Données environnementales
- Parts modales
- Transport voyageurs



Les outils

• Les fiches ORT



Les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)

Les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) sont reconnus comme une nouvelle catégorie de véhicules depuis 2015. Il s'agit des trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards et mono-roues. Pouvaient être considérés comme des engins de loisirs lors de leur arrivée sur le marché, leurs nombreux avantages ont abouti à un fort développement dans le milieu urbain nécessitant de définir les règles du jeu...

De quoi parle-t-on ?

L'article R315.1 du code de la route définit précisément les engins de déplacement personnel motorisés. Il s'agit de véhicules sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dotés de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 5 km/h et ne dépasse pas 25 km/h.

Les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite sont exclus de cette catégorie.

Bon à savoir : depuis le 01/01/2022 et pour le secteur privé, les EDPM sont dégrèvés au versement du forfait mobilités durables¹. Il s'agit d'un nouveau dispositif favorable de soutien aux salariés du secteur privé et agents de services publics pour leurs déplacements domicile-travail. Dans le secteur privé, son montant peut aller jusqu'à 100 € par an. Les modalités d'application sont déterminées par accord d'entreprise ou, à défaut, par accord de branche.

Quels avantages ?

Il offrent une solution sans assiette pour se déplacer rapidement et à faible coût pour des trajets courts.

chez les utilisateurs d'EDPM, la part modale de la voiture passe de 41 % à 24 % ! En réduisant la part modale des véhicules thermiques, ils participent à la réduction des gaz à effet de serre.



Envie d'expérimenter ?

Basée en trottinette électrique sur terrain sur Tours : www.trottoir.fr


Basée en gyropode sur Tours, Blois ou Orléans : www.activite-motocycle-val-de-loire.com

Basée en trottinette électrique four-terrains sur Langais : <https://trottoir.fr>

Les bornes du Loiret en trottinette avec Orléans Métropole - <https://bit.ly/3m37p1z>

Crédits photos : Sylvain Sigaut et Aurélien Bouvart - IZOPA

www.ort-centre-val-de-loire.fr



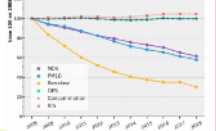
Air-Climat-Energie Poids et responsabilités du secteur transport en région Centre-Val de Loire

En France métropolitaine, la région Centre-Val de Loire joue le rôle d'un carrefour d'échanges entre les axes Nord-Sud et Est-Ouest. En raison de cette situation, le secteur transport représente environ 35 % de la consommation énergétique régionale. Il arrive ainsi au premier rang, juste devant le secteur résidentiel dont la consommation avoisine les 29 %. Avec ses 9 autoroutes et ses 69 000 km de routes, le transport routier représente à lui seul 34 % de la consommation régionale (1 % pour les autres modes de transport). Dans ce secteur, l'énergie renouvelable ne représente que 6 % de l'énergie consommée laissant ainsi une grande place à l'utilisation de l'énergie fossile, produits pétroliers, qui représentent 34 % de l'énergie consommée par ce secteur (79 % gazole et 15 % essence).

Poids et responsabilités du secteur transport

La grande place qu'occupe l'énergie fossile dans le secteur de transport fait de ce dernier le principal émetteur de gaz à effet de serre (GES) ou de dioxyde de carbone (CO2) dans la région Centre-Val de Loire. Il est considéré comme étant le principal émetteur des GES avec environ 36 % en eqCO₂, dont 47 % en CO₂, 28 % en méthane, 24 % en N₂O et 0,1 % en CH₄. Il est aussi le principal émetteur de dioxyde de carbone. Il arrive 10^{ème} derrière le secteur résidentiel pour les gaz fluorés et le secteur agricole pour le N₂O et le CH₄.

Pour ce secteur PES, comme les autres secteurs, le trafic automobile est considéré comme son principal source d'émissions. Avec 11,6 % des émissions de CO₂ dans le secteur PES, il est responsable d'environ 66 % des émissions régionales des gaz à effet de serre. En termes de décarbonation de la mobilité de l'air, une émission de trafic automobile engendrant de fortes concentrations en dioxyde d'azote aux abords des grands axes routiers et dans les centres urbains des grandes métropoles. Pour d'autres PES, comme les bus, les avions, les trains, les COVIM, c'est le trafic routier qui est le principal émetteur dans notre région. Pour ces PES, les principaux émetteurs sont le secteur résidentiel pour le benzène, HAP et les COVIM, le secteur agricole pour les particules en suspension (PM₁₀).



Consommation énergétique constante mais baissant des émissions des PES

Depuis 2005, la consommation énergétique du transport reste stable malgré une légère hausse du trafic routier de l'ordre de 4,5 % entre 2006 et 2019. Bien que la consommation énergétique soit stable, les émissions de gaz à effet de serre ont baissé de 17 % entre 2005 et 2019. Cette baisse est due à une réduction de la consommation et le benzène subissant une forte décarbonation depuis 2005. Les émissions des GES, dans le secteur de transport, suivent la tendance de la consommation énergétique de transport, elles aussi, une stabilité depuis 2005. Ces résultats s'expliquent par un renouvellement progressif du parc roulant avec l'arrivée de nouveaux véhicules moins émissifs et moins énergivores.

www.ort-centre-val-de-loire.fr

Focus sur un sujet du secteur des transports et de la mobilité

Rédigée par un des partenaires de l'ORT

33 fiches à fin 2022



- L'infolettre



1 par trimestre

Synthèse de l'activité passée sur le site Internet

Diffusé sur le site internet et par mail

inscription : ort.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr



Des travaux partenariaux plus ponctuels

TRANSPORTS

Actualité

Transports routiers

Développement des infrastructures routières et ferroviaires

Mobilité Durable

Les politiques de mobilité durable

Les outils au service des politiques de mobilité

Des plans locaux de mobilité

Plan de Mobilité / de Déplacement : pourquoi, pour qui, comment ?

La prise en compte des déplacements dans la planification territoriale

Des schémas directeurs régionaux pour mutualiser

Plan de Mobilité / de Déplacement : pourquoi, pour qui, comment ?

Le plan de mobilité, ou plan de déplacement (PDE, PDA, PDIE), vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise. Cela regroupe les déplacements domicile-travail des salariés, ainsi que tous les déplacements professionnels générés par l'activité, par type d'utilisateur (salariés, clients, fournisseurs, visiteurs...).

La Loi relative à la Transition Énergétique pour une Croissance Verte (2015) rend son élaboration obligatoire à partir du 1er janvier 2018 pour toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site, située dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains (PDU).

Si le plan de mobilité est dorénavant obligatoire pour ces entreprises, il est dans l'intérêt de toute entreprise et de ses salariés d'initier un plan de mobilité. En effet, celui-ci s'inscrit à l'origine dans une démarche de développement durable, mais ses actions ont une portée dans de nombreux domaines :

- budgétaire (économies pour le salarié et l'employeur),
- organisation de l'entreprise,
- modernisation des moyens de communication,
- santé, sécurité, changement des comportements...

Réaliser son plan de mobilité, c'est effectuer un diagnostic auprès de toutes les personnes concernées par l'activité de l'entreprise, l'analyser et proposer des actions adaptées au site et aux besoins des personnes.

Faire vivre son plan de mobilité, c'est veiller à l'application des actions proposées et les réévaluer régulièrement pour les adapter à l'évolution de l'entreprise, de la technologie et des comportements sociétaux.



Insee Dossier
Centre-Val de Loire
N°4
Juin 2019

25 axes structurent les mobilités régionales

Des lieux de vie pour 750 000 habitants et de navette pour 250 000 actifs

Dossier n°4 - Édition 2019



Le programme de travail 2023

- Poursuite de nos publications périodiques
- Rédaction de « fiches de retours d'expérience »
- Réflexion sur le lancement d'une étude « parts modales » au niveau régional
- Lancement du renouvellement de la convention
- Réflexion sur l'évolution de l'ORT en lien avec les évolutions de la mobilité (LOM...)
- Lancement d'un GT Logistique



Merci de votre attention

