

Colloque ORT

Les mobilités de demain en région Centre-Val de Loire



Les partenaires de l'Observatoire Régional des Transports Centre-Val de Loire ont organisé le lundi 20 avril 2015 après-midi un colloque sur les "mobilités de demain en région Centre-Val de Loire". Cette demi-journée s'est organisée autour de deux tables rondes dans l'hémicycle du Conseil régional à Orléans.

Jean-Michel BODIN, Vice-Président du Conseil régional du Centre-Val de Loire, Délégué aux transports, infrastructures, circulations douces et à l'intermodalité ; Christophe CHASSANDE, Directeur régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement et Alain BOUDARD, Directeur régional de l'ADEME, ont introduit le colloque.

Près de 80 personnes (élus, autorités des transports, entreprises, services techniques, fédérations de transporteurs, associations,...) ont assisté aux échanges. Les interventions et retours d'expérience ont permis de débattre sur le développement des infrastructures de charge et des véhicules utilisant des sources d'énergie alternatives au pétrole. La seconde table ronde a permis de présenter les politiques de transport mises en place sur les territoires de la région à différentes échelles territoriales et d'échanger sur les projets mis en place pour favoriser l'intermodalité.



www.ort-centre.fr



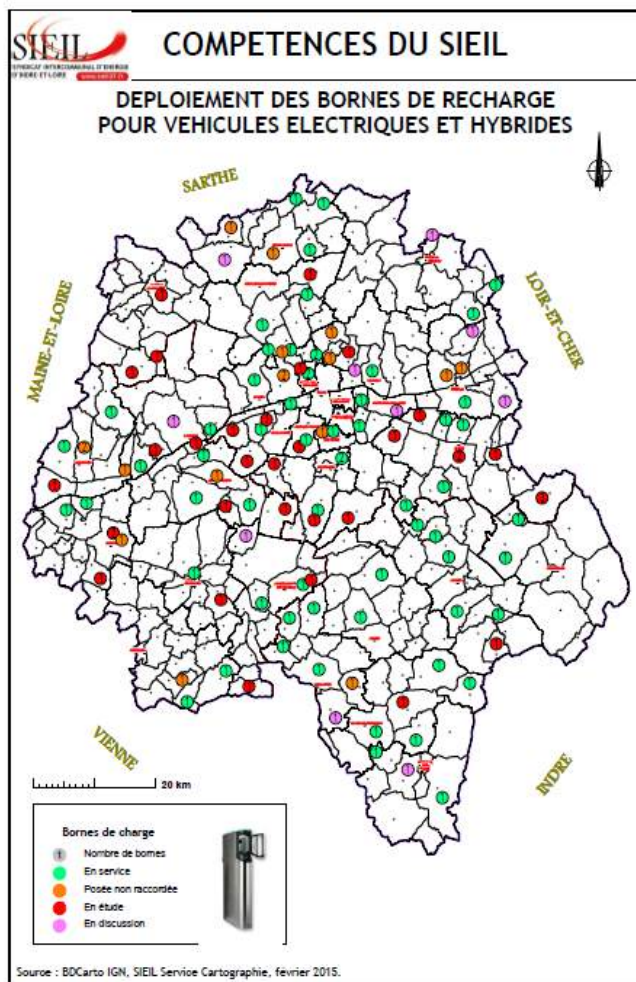
Des énergies alternatives pour les véhicules

Vers un déploiement des bornes de charge réparties sur l'ensemble des territoires

Les syndicats d'électricité départementaux mettent en place un maillage de points de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables en garantissant une interopérabilité, une cohérence des bornes et des systèmes informatiques utilisés par les différents opérateurs de charge. Ce déploiement se fait en lien avec les collectivités locales. En 2015, 9074 bornes ont été recensées par la Fédération Nationale des Collectivités Concédantes et Régies sur le territoire national. Grâce aux investissements d'avenir, l'ADEME apporte une aide financière pour 27 programmes de déploiement, 18 sont en cours de validation.

L'Indre-et-Loire, un département précurseur

Le Syndicat Intercommunal d'Électricité d'Indre-et-Loire s'est fixé comme objectif de proposer une densité suffisante de points de charge pour ne pas laisser les communes rurales en marge du déploiement. Sa stratégie s'appuie sur un maillage serré, constitué de bornes de charges dont l'inter-distance ne dépasse pas les 20 kilomètres. Le choix d'équiper le territoire en points de charges accélérées et lentes pour ne pas perturber le réseau électrique a été fait au détriment des points de charges rapides. Les immatriculations de véhicules électriques ont été multipliées par 4 en 2 ans.



Des véhicules électriques également pour la logistique urbaine

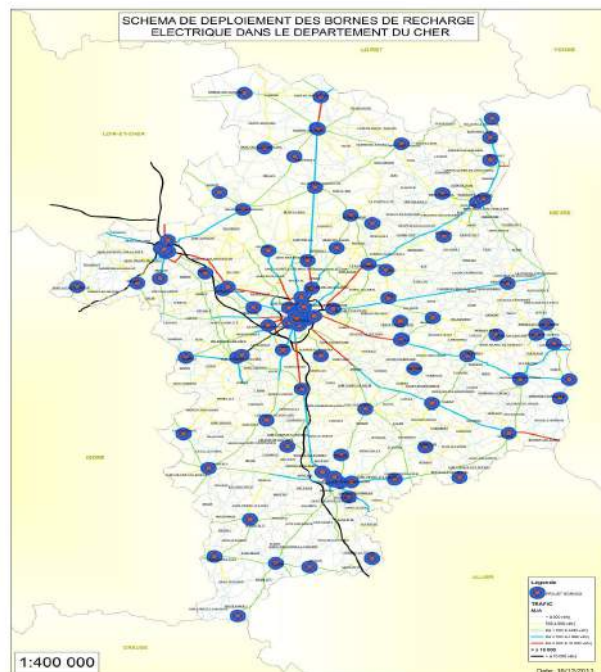
En 2014, L'entreprise Deret Transports était équipée de 54 poids lourds électriques et de 25 véhicules hybrides. La stratégie de développement de la flotte de véhicules électriques et hybrides a commencé en 2009 pour l'activité de livraisons en ville. Ces sources d'énergie permettent de réduire très nettement les nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air. Cette entreprise s'est équipée d'infrastructures de charge pour permettre la recharge des batteries en dehors des temps de travail.



Des énergies alternatives pour les véhicules

L'agglomération de Bourges participe à la dynamique engagée dans le département du Cher

Bourges Plus s'appuie sur le Syndicat Départemental d'Électricité du Cher pour le déploiement des bornes électriques. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du Plan de Déplacements Urbain de l'agglomération. L'objectif est d'atteindre pour fin 2016 la mise en place de 20 bornes sur l'agglomération et de 100 bornes sur le département. L'espacement prévu entre les bornes est de 20 kilomètres. Ces infrastructures permettent des recharges lentes à accélérées (3 à 22 kVa). La collectivité participe au financement de ces bornes et s'est dotée de parcs de véhicules électriques et de vélos à assistance électrique adaptés aux besoins en déplacements des personnels. Quant aux bus du réseau Agglobus, ils roulent au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV).



Le gaz naturel, une source d'énergie alternative au pétrole pas entièrement exploitée

Le Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) constitue également une source d'énergie alternative au pétrole. Ce carburant est utilisé pour 10% de la flotte de bus et 10% des bennes à ordures. L'Association Française pour le GNV et du biogNV contribue à valoriser ce carburant et milite pour son utilisation dans le domaine industriel. L'autonomie est de 300 à 500 kilomètres pour les véhicules qui roulent au biogaz. Elle peut grimper à 1 400 kilomètres lorsque le gaz est comprimé. L'utilisation de ce carburant permet de limiter les nuisances sonores et les émissions de polluants, en particulier lors des périodes de dépassement des seuils de pollution comme celles de mars 2014 et 2015 à Paris et dans plusieurs grandes villes de province. Le bilan écologique est proche de celui des véhicules électriques. Le GNV présente un intérêt écologique et économique de premier plan pour le transport routier. La localisation, la vitesse de charge et la mutualisation des infrastructures sont des leviers essentiels de développement.



Des collectivités qui font le choix de l'utilisation du gaz naturel pour véhicules

La commune de Saint-Jean-de Braye, a fait le choix d'investir dans des infrastructures et des véhicules propres qui utilisent le gaz naturel. Elle s'est équipée d'une station au GNV en 2008 et dispose de 11 véhicules fonctionnant au gaz naturel. 350 000 kms ont été parcourus en 5 ans, pour un coût de l'ordre de 0,58 € du km. Le véhicule qui fonctionne au GNV est plus cher (+20%), mais le prix du carburant est moins élevé et permet de compenser le surcoût à l'achat.



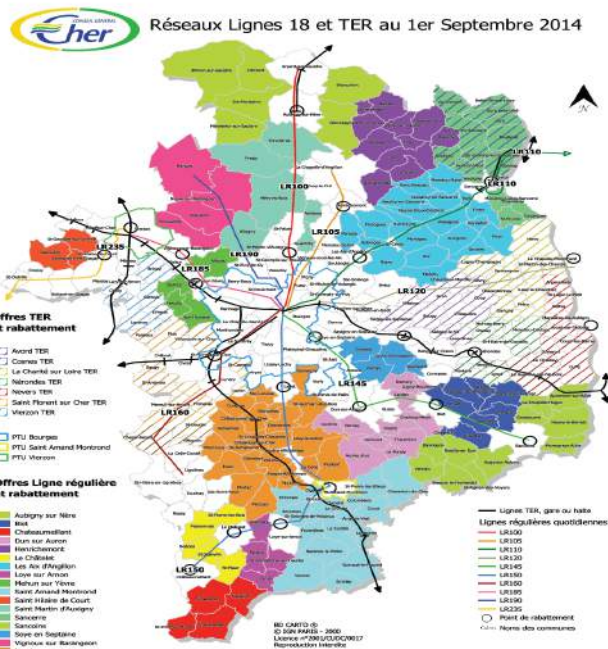
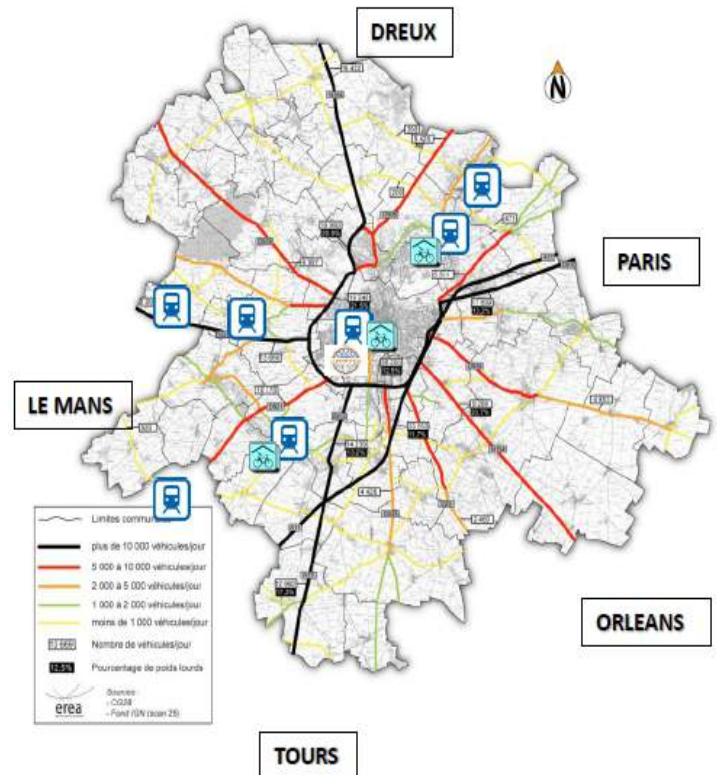
Politique de transport en région Centre-Val de Loire

A Chartres, un projet de ligne de bus à haut niveau de service pour le transport collectif

Chartres Métropole est Autorité Organisatrice de la Mobilité sur les communes appartenant à son Périmètre de Transport Urbain. Sa politique de déplacement a pour objectif de développer à la fois les modes doux et les transports collectifs. Une des difficultés rencontrée a été d'harmoniser le réseau à la suite de l'extension de Chartres Métropole passée de 7 communes en 2010 à 47 communes en 2013.

L'agglomération favorise le rabattement vers les gares en raison de nombreux déplacements pendulaires en direction de l'Île-de-France. Afin de développer l'offre, un projet de BHNS est à l'étude. Une partie de ce projet a été retenue à l'appel à projets national "transports collectifs et mobilité durable" de 2013.

Chartres Métropole a aussi la volonté de développer les modes doux. La création d'une maison du vélo en est un bon exemple. La mise à disposition de 350 vélos dont 50 à assistance électrique se révèle insuffisante par rapport aux demandes. Des prix attractifs dynamisent l'usage du vélo au quotidien.



Dans le Cher, un service de transport à la demande pour une population très dispersée

Le Conseil départemental du Cher a renouvelé son offre de transports en septembre 2014. Son objectif est de proposer une offre qui réponde aux besoins de l'ensemble des territoires.

La collectivité est toutefois confrontée à la difficulté de « capter » la population de la deuxième couronne de Bourges et installée dans les zones à faible densité démographique.

Pour compléter son offre, elle a mis en place un réseau de transport à la demande autour de 10 lignes structurantes. Ce réseau utilise des minibus de 9 places. Le service est déclenché dès la première demande et les appels sont orientés directement vers une centrale de réservation.



Politique de transport en région Centre-Val de Loire

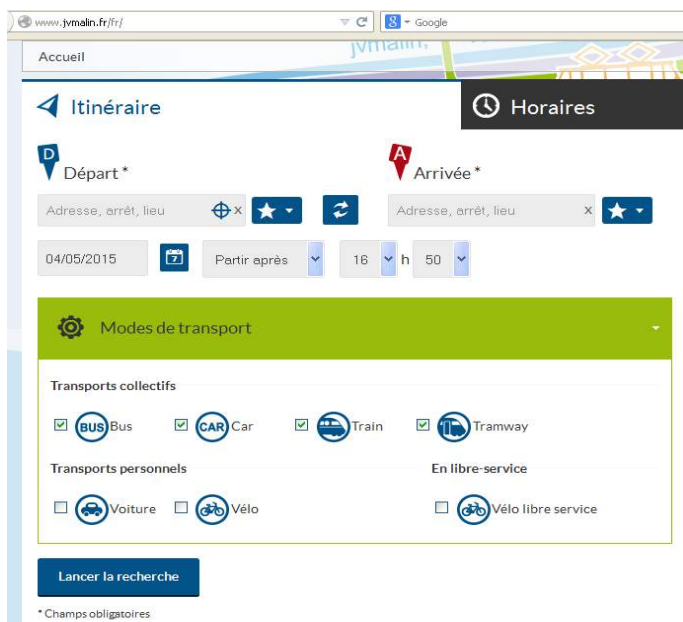
Dans le Loir-et-Cher, l'offre de transport s'adapte aux besoins de la population

Dans le département du Loir-et-Cher, le service de transport à la demande propose quatre offres différentes. Ce service de transport offre à la fois un rabattement vers le réseau de Blois Azalys, un « porte-à-porte » pour les personnes en situation de handicap, un « porte-à-point » avec un horaire et un lieu d'arrivée fixés à l'avance et des « lignes virtuelles » sur lesquelles des points d'arrêts préalablement définis sont desservis uniquement en cas de demande.

Le Conseil régional, moteur pour développer la complémentarité entre modes de transport

Le Conseil régional est chef de file de l'intermodalité. Dans ce cadre, deux actions principales ont été engagées. Elles concernent l'information aux voyageurs et la billettique.

Pour aider l'utilisateur des transports collectifs à préparer ses déplacements, le site www.jv-malin.fr offre un service d'information multimodale que la région Centre-Val de Loire a mis en place en partenariat avec les Autorités Organisatrices de Transport de la région. Le site 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.



The screenshot shows the website interface for multimodal transport planning. It includes a search bar for departure and arrival points, a date and time selector (04/05/2015, 16h 50), and a section for selecting transport modes. Under 'Modes de transport', there are checkboxes for 'Transports collectifs' (BUS, CAR, Train, Tramway) and 'Transports personnels' (Voiture, Vélo, Vélo libre service). A 'Lancer la recherche' button is at the bottom.



Depuis 3 ans, une démarche est en place pour concevoir une billettique commune lors de l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours du même déplacement. 10 Autorités organisatrices sur les 18 de la région sont intéressées par la démarche. Depuis le début de l'année 2015, une billettique commune TER/transport urbain a été mise en place.



Synthèse du colloque

Il existe de nombreuses politiques nationales et locales d'incitation au développement de véhicules plus respectueux de l'environnement et à la consommation de nouvelles sources d'énergie alternatives au pétrole dans le but de limiter les impacts écologiques et énergétiques liés à ce carburant. Les syndicats départementaux d'électricité se sont mobilisés pour porter ces nouvelles politiques et offrir des infrastructures de charge et des bornes de recharge sur l'ensemble des territoires, en veillant tout particulièrement à assurer une interopérabilité entre les systèmes. Les collectivités locales sont également impliquées. Elles aident au financement de ces infrastructures et participent elles-mêmes à l'augmentation du parc de véhicules « propres » par la modernisation de leur propre flotte. Le secteur du transport de marchandises se tourne aussi vers des modes de transport plus écologiques, à adapter à chaque domaine d'activité. Le carburant électrique convient surtout aux petits véhicules alors que le gaz naturel est plus utilisé par les véhicules utilitaires.

Alors que la part modale de la voiture pour les déplacements atteint près de 77% en région Centre-Val de Loire, un des enjeux pour la promotion d'une mobilité plus durable réside dans la capacité des autorités organisatrices à adapter leurs offres de transport aux besoins de déplacements. Ces enjeux sont différents en fonction des espaces et de l'échelle territoriale. Le transport à la demande, grâce à la diversité de son offre, est souvent privilégiée dans les territoires les moins denses. Les agglomérations développent les transports collectifs et les modes doux avec la volonté de rendre ces services attractifs. Le Conseil Régional, quant à lui, facilite les déplacements sur les différents réseaux du Centre-Val de Loire à la fois par l'information aux usagers (www.jv-malin.fr) et par un projet de billettique commune aux différentes autorités organisatrices de transport.

Animateur : Patrice Dézallé

Intervenants :

Des sources d'énergie alternatives pour les véhicules

Charles-Antoine GAUTHIER, responsable du service contrôle des concessions d'électricité et de gaz, Fédération Nationale des Collectivités Concédantes et Régies

Jean-Luc DUPONT, président du Syndicat Interdépartemental d'Électricité d'Indre-et-Loire

Jean-Luc FOURNIER, directeur Communication & Relations publiques, DERET Transports

Emmanuelle DANTON-BIVILLE, responsable du service transports, Bourges Plus

Gilles DURAND, secrétaire général, Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules

Denis MOULIN, responsable du pôle patrimoine, CTM de Saint-Jean-de-Braye

Politique de transport en région Centre-Val de Loire

Yannick MAHE, directeur Transports et Mobilité, Chartres Métropole

Damien BONNET, chargé de mission développement durable, Chartres Métropole

César GONZALEZ, directeur de l'aménagement du territoire et du développement durable, Conseil départemental du Cher

Catherine LE BODIC, directrice des Infrastructures et Transports, Conseil régional Centre-Val de Loire

