

Diagnostic territorial pour le Centre-Val de Loire

Territorialisation de la planification écologique

TRANSPORT
(Mobilités des personnes
et transport de marchandises)

Sommaire

Avant-propos

- La COP planification écologique
- Territorialisation de la planification écologique en Centre-Val de Loire
- Le diagnostic partagé – objectifs et méthode

Introduction

- Le Centre-Val de Loire : quelques chiffres
- Panoramas des leviers de décarbonation
- Panorama des leviers - biodiversité et ressources

Transport (mobilités des personnes et transport de marchandises)

Partie 1: Etat des lieux thématique

Partie 2: Retour des collectivités et réponses au questionnaire

La COP planification écologique

Une démarche nationale de planification écologique

dans le but de traduire concrètement les engagements de la France en matière de transition écologique

Pourquoi planifier ?

- Planifier pour relever les 5 défis environnementaux :
 - Réduire les émissions de gaz à effet de serre pour limiter les effets du changement climatique
 - S'adapter aux conséquences inévitables du changement climatique
 - Préserver et restaurer la biodiversité
 - Préserver les ressources
 - Réduire les pollutions qui impactent notre santé
- Planifier pour mieux organiser notre action et accélérer

Pourquoi territorialiser la démarche de planification écologique?

- pour s'approprier la démarche au niveau local et intégrer des spécificités territoriales dans le plan national → Cohérence et enrichissement mutuel
- pour mieux adapter les choix aux réalités locales et individuelles et envisager la transition écologique comme source d'opportunité

Une démarche co-portée par l'Etat et le Conseil régional

- pour mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire : pouvoirs publics, acteurs économiques, associations, citoyens
- en cohérence avec la COP lancée par le Conseil régional en 2019

Une approche globale
La planification écologique intègre toutes les thématiques de la transition écologique ayant un impact sur la vie des français :

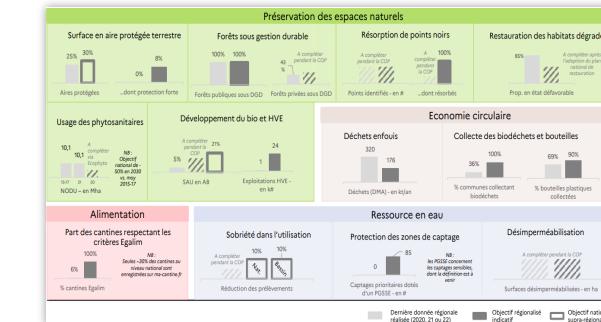
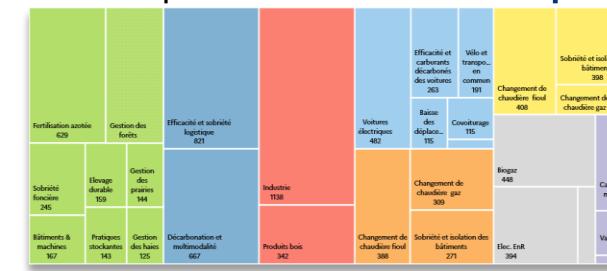


Le diagnostic partagé – objectifs et méthode

Les travaux nationaux ont permis d'élaborer **2 « panoramas des leviers »**, déclinés au niveau régional

Un panorama des leviers permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre à un niveau assurant le respect des objectifs de la France pour 2030

Ce panorama national, décliné au niveau régional, est **un des chemins possibles**, affectant à chaque levier un objectif de baisse d'émissions



Un panorama des leviers pour préserver la biodiversité et les ressources, reprenant des objectifs nationaux

Quel objectif du diagnostic territorial ?

- Enrichir l'appropriation territoriale des enjeux
 - Partager et si possible traduire concrètement la marche à franchir indicative pour chaque levier, telle que proposée dans le panorama des leviers
 - **Servir d'appui à la phase de débat pour aider à identifier les priorités territoriales**

Quelle méthode pour réaliser le diagnostic territorial ?

- Partage de données statistiques et techniques / expertise sectorielle
 - Questionnaire envoyé aux collectivités, permettant de recueillir:
 - leur perception des leviers en termes de pertinence et de niveau d'action
 - des exemples de projets de territoires venant illustrer les leviers d'action possibles

Les thématiques couvertes par le diagnostic

MOBILITES DES PERSONNES

TRANSPORT DE MARCHANDISES

BÂTIMENT ET SOBRIÉTÉ FONCIÈRE

INDUSTRIE

FORET - BOIS

AGRICULTURE - ALIMENTATION

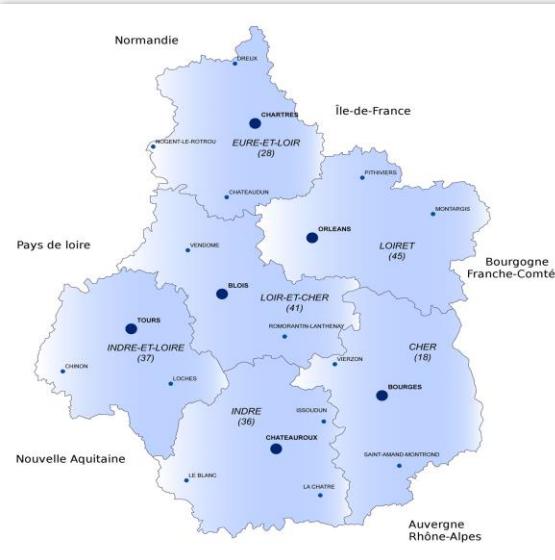
BIODIVERSITE

RESSOURCE EN EAU

ENERGIE

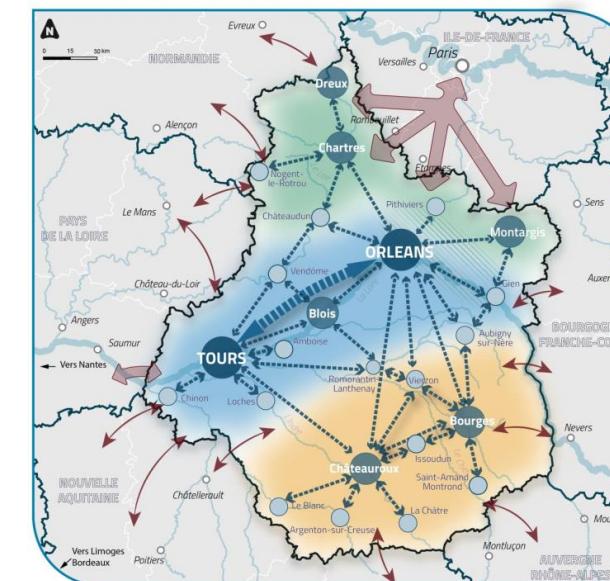
DÉCHETS

Le Centre-Val de Loire : quelques chiffres

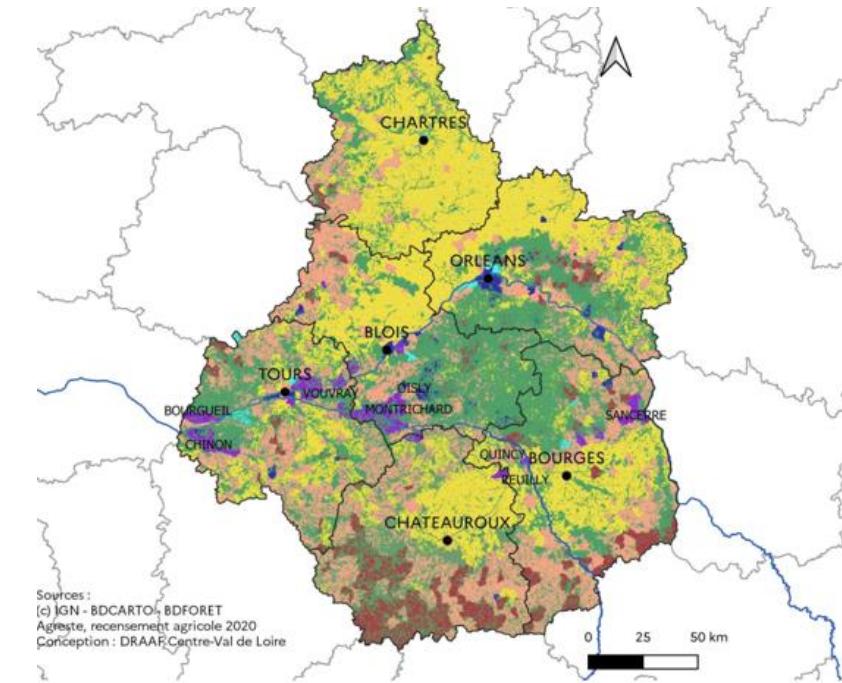


- 6 départements
- 79 établissements publics de coopération territoriale (EPCI) ayant leur siège en région, dont 2 métropoles, 7 agglomérations et 70 communautés de communes
- 1 756 communes (en 2024)
- 6^{ème} région métropolitaine en superficie (39 151km²),
- 12^{ème} région en termes de population (2,6M habitants, soit 4% de la population française) → densité moyenne inférieure à la moyenne française

- 3 grands ensembles :
 - le nord et les franges franciliennes (en vert)
 - le Val de Loire (en bleu)
 - le Berry (Cher et Indre en jaune)
- 2 aéroports (Tours et Chateauroux), 159 gares dont 2 gares TGV, 9 autoroutes (980km)

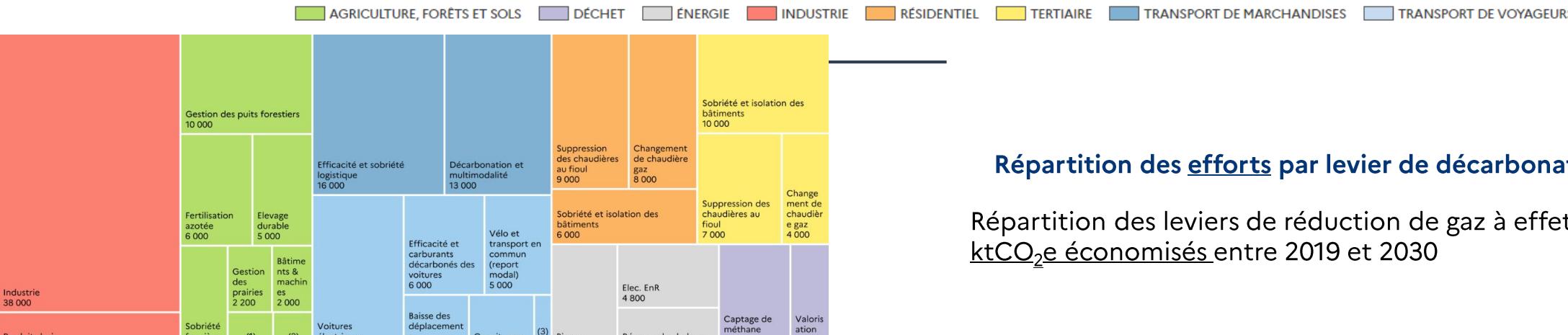


Source : SRADDET Centre-Val de Loire



- La surface agricole utile (SAU) couvre 58% de la surface régionale (2,3Mha de SAU en 2021)
- Les grandes cultures régionales représentent 14% des surfaces nationales
- 3^{ème} région céréalière d'Europe
- 24% de la région est boisée
- 3 parcs naturels régionaux : Brenne, Perche et Loire-Anjou Touraine (ce dernier intégrant aussi des communes de la région des Pays de la Loire)
- La Sologne, sur 3 départements, est le plus grand site européen continental Natura 2000

Panoramas des leviers de décarbonation



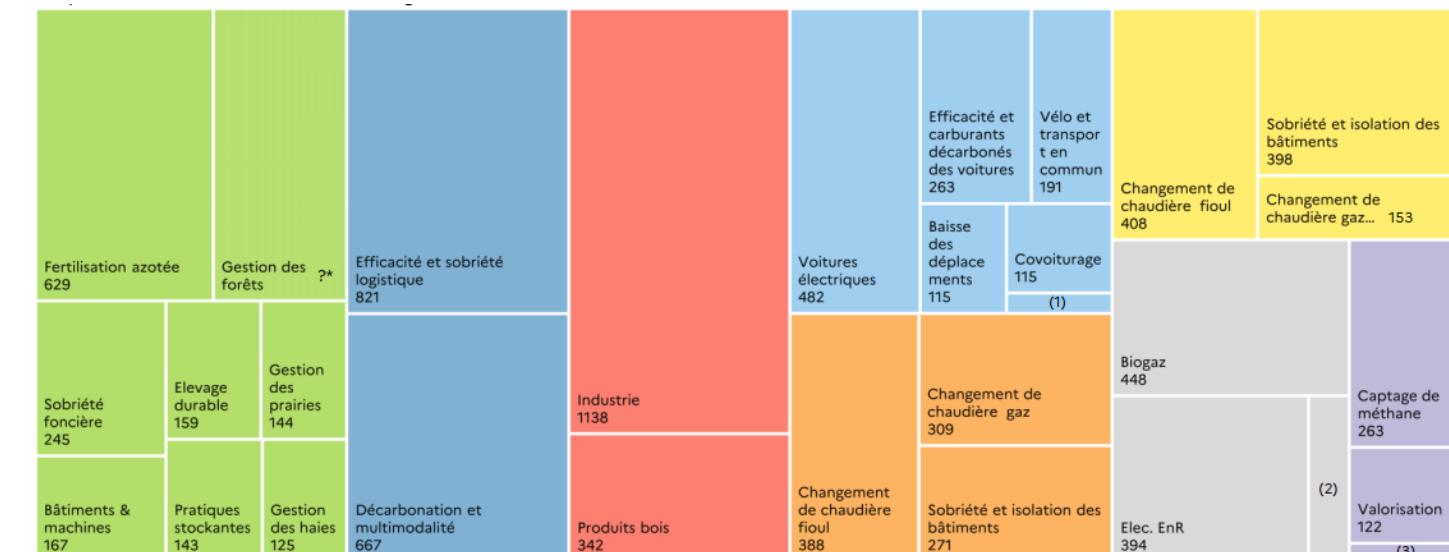
Répartition des efforts par levier de décarbonation

Répartition des leviers de réduction de gaz à effet de serre, en ktCO₂e économisés entre 2019 et 2030

(1) Gestion des haies : 1500 ktCO₂e. (2) Pratiques stockantes : 1300 ktCO₂e. (3) Bus et cars décarbonés : 800 ktCO₂e. (4) Prévention des déchets : 600 ktCO₂e.

Chemin indicatif proposé au niveau national

Chemin indicatif proposé au niveau régional
Une réduction de 9 504 ktCO₂e par an d'ici 2030, soit 5% de l'effort national

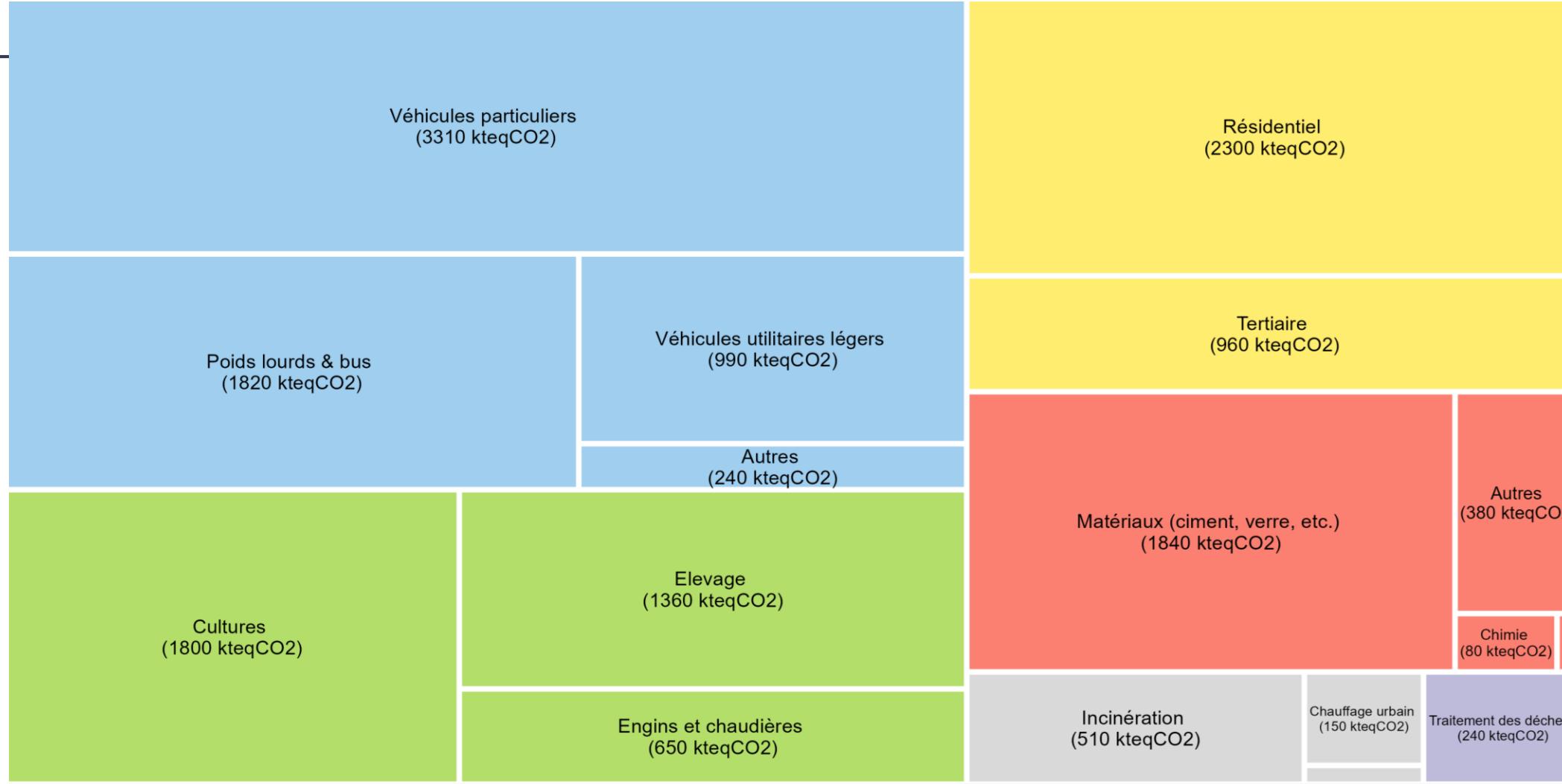


(1) Bus et cars décarbonés : 26 ktCO₂e. (2) Réseaux de chaleur : 82 ktCO₂e. (3) Prévention des déchets: 23 ktCO₂e.

* Objectif non régionalisé en absence de données comparables sur l'état des forêts

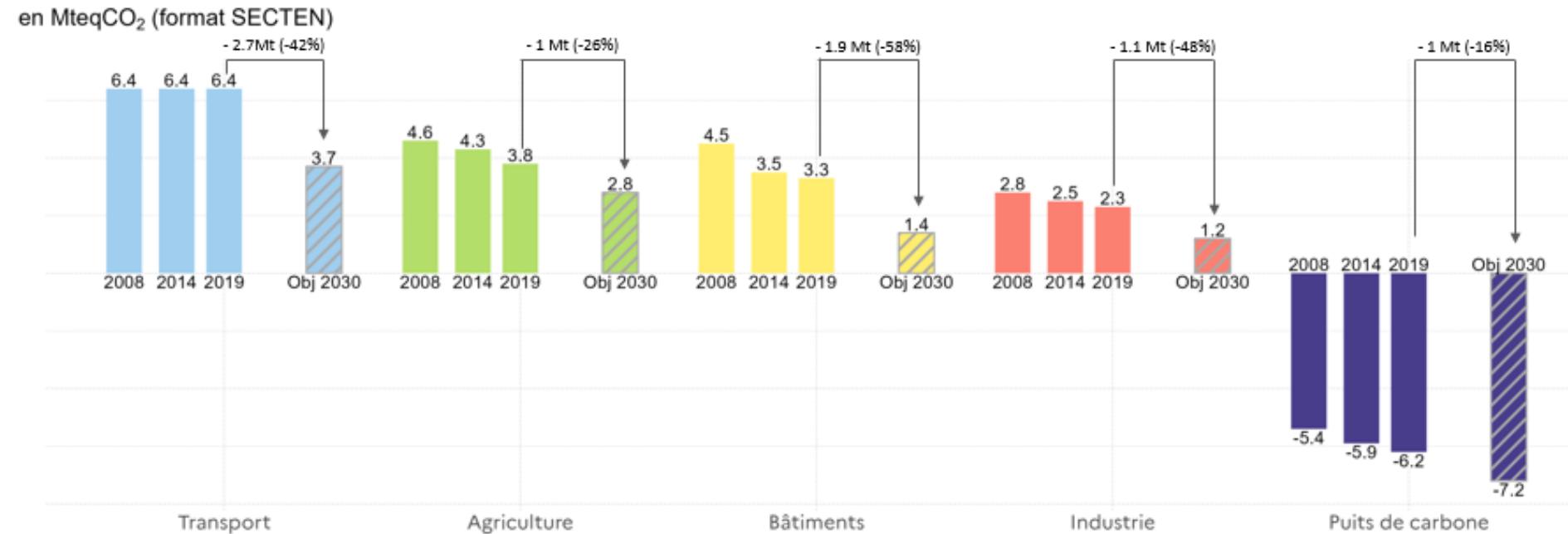
Emissions de gaz à effet de serre en Centre-Val de Loire en 2019

Emissions totales : 16 660 kteqCO₂



Trajectoires sectorielles indicatives régionales des émissions directes* de GES issues du SGPE

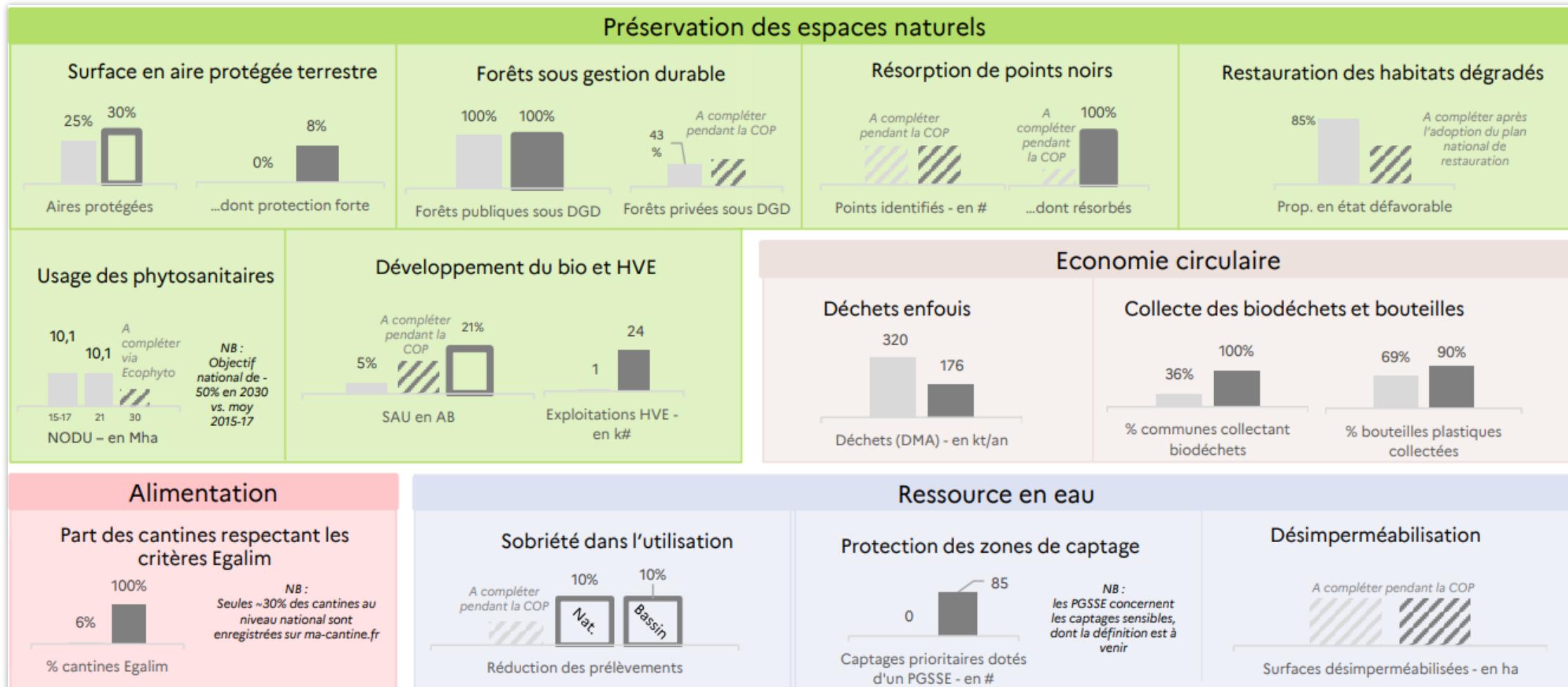
Emissions totales : 16 660 kteqCO₂



* Les émissions directes comprennent toutes les émissions d'origine énergétique ou non, produites sur le territoire. Sont notamment exclues les émissions d'origine énergétique dues à la consommation d'énergie (émissions indirectes).

Source : Inventaire des émissions de GES de Lig'Air
Réalisation : ©DREAL Centre-Val de Loire/SCATEL/MMCD - Janvier 2025

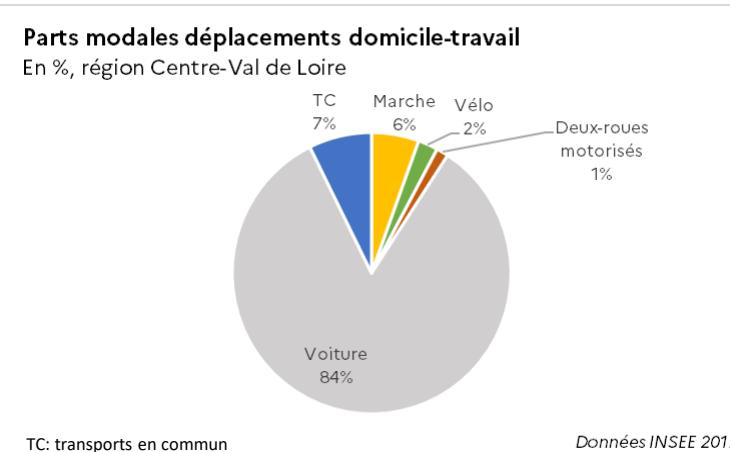
Panorama des leviers - biodiversité et ressources



Etat des lieux thématique

MOBILITÉ DES PERSONNES

Etat des lieux global

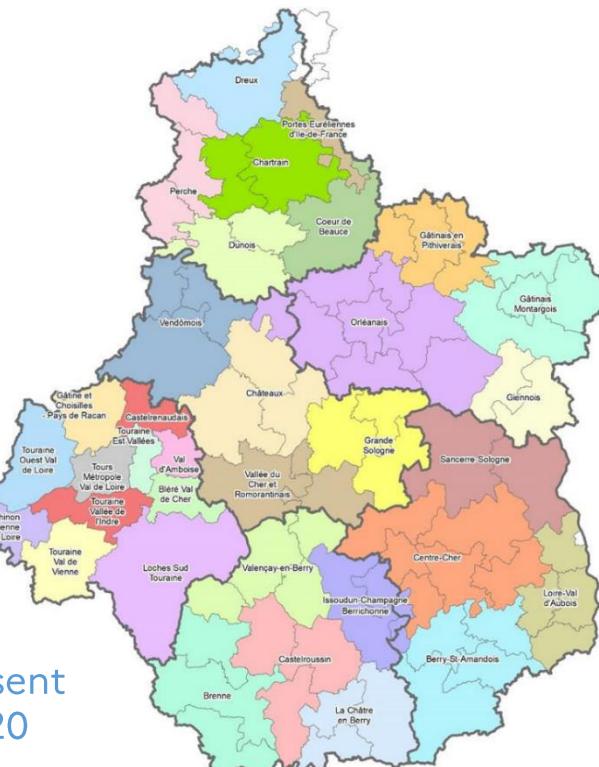


Environ 80% des actifs occupés de 15 ans ou plus utilisent principalement une voiture pour aller travailler en 2020 (INSEE)

- 1,6 million de voitures dans le parc régional
 - 96,5 % de véhicules diesel et essence
 - 1,8 % de véhicules électriques
 - 1 % d'hybrides rechargeables

(Données SDES 2024)

34 Bassins de mobilité



Réalisation: Conseil Régional

Légende

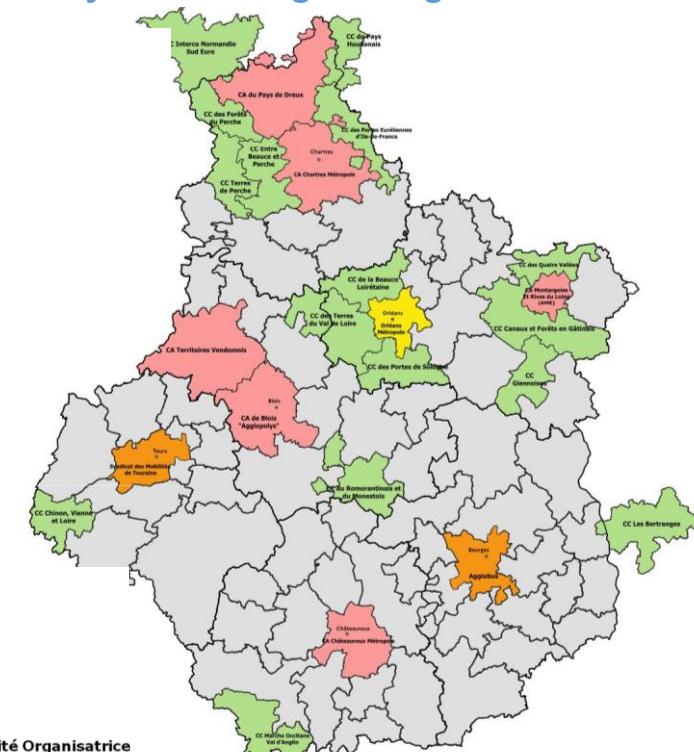
- Limites départementales
 - ◎ Villes
 - Communauté d'agglomération
 - Communauté de Communes
 - Métropole
 - Syndicat mixte
 - Territoires où la Région est Autorité Organisatrice des Mobilités locale par substitution

Réalisation : DREAL Centre-Val de Loire (SMT- juillet 2023)

Sources: Base de données des ressorts territoriaux au 01/01/20- Cerema

Site internet Banatic.interieur.gouv.

Arrêtés préfectoraux



Emissions du secteur

Le secteur des transports est le 1^{er} poste d'émissions régionales de gaz à effet de serre, avec environ 38% des émissions (source Inventaire des émissions de GES de Lig'air au format SECTEN, 2019)

Répartition des leviers de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur **mobilités** : objectifs indicatifs régionaux en ktCO₂e économisés entre 2019 et 2030

	Efficacité et carburants décarbonés des voitures 263	Vélo et transpo... en commun 191
Voitures électriques 482	Baisse des déplace... 115	Covoiturage 115
		Bus et cars décarbonés: 26 ktCO ₂ e

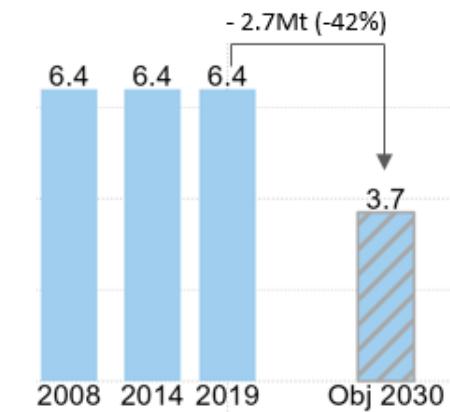
Des émissions qui stagnent depuis 15 ans

Des objectifs régionaux indicatifs du SGPE qui concernent :

- à hauteur de 40% le développement du parc de **véhicules électriques**
- à hauteur de 35 % les **déplacements en voiture « évités »** (baisse des déplacements, transports en commun ou covoiturage, vélo)
 - soit de l'ordre de 1605km annuels par voiture évités en 2030 par rapport à 2022, soit une diminution de 14% (diminution observée de 595km annuels par voiture entre 2019 et 2022)
- à hauteur de 24 % l'**efficacité** des véhicules (véhicules sobres, amélioration de la motorisation) et les **carburants décarbonés** (incorporation plus élevée de biocarburants)

Evolution des émissions de GES du secteur du transport en Centre-Val de Loire, et trajectoire indicative du SGPE

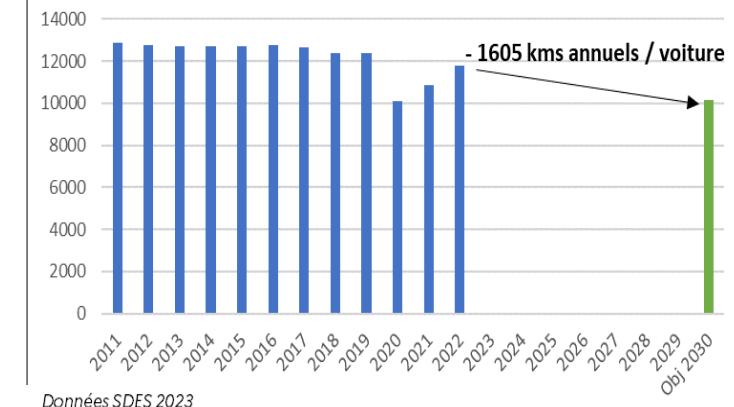
Unité : kteqCO₂



Traduction des objectifs indicatifs relatifs aux déplacements évités traduits en kms annuels évités/voiture

Levier : réduction des déplacements en voiture

En kms annuels / voiture, région Centre-Val de Loire



Vélo et transport en commun

- ✓ **Part modale vélo dans les déplacements domicile travail : 2%**
(en 2017-INSEE)

3310 km d'aménagements cyclables en 2024

dont 2177 km de pistes cyclables et 965 km de voies vertes (données GeoVélo), soit 4,2% du linéaire de voiries routières

Objectif Plan vélo régional pour 2027

- 9% de part modale vélo
- Accompagner 320km d'aménagements cyclables du quotidien
- Aménager 400 km de véloroutes d'ici 2030

Objectif plan national vélo : +1054km
d'aménagements sécurisés entre 2022 et 2026

90% de dépenses fléchées sur les mobilités durables dans le Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2023-2027

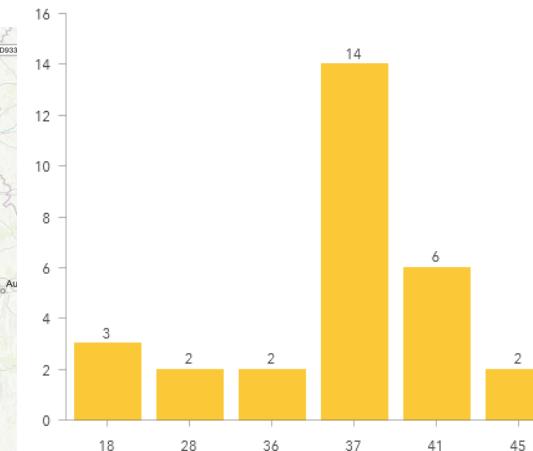
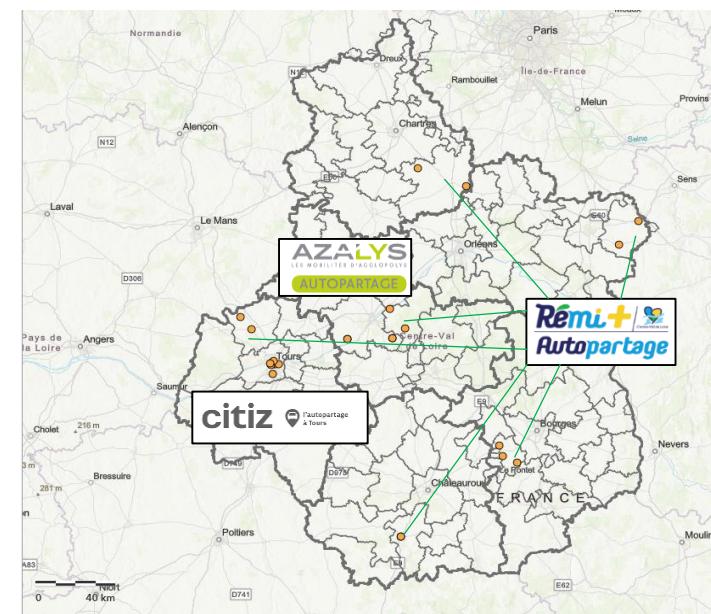


Source: Rémi Centre-Val de Loire

- ✓ **Part modale transports en commun dans les déplacements domicile travail : 7%**
(en 2017-INSEE)
- ✓ **Développement des trains régionaux**
 - +10% de fréquentation des trains régionaux entre 2022 et 2023
 - Enveloppe de 373 M€ consacrée au ferroviaire dans le CPER 2023-2027
 - Gratuité des transports, sous conditions de réservation, pour les jeunes de 15-25 ans les week-ends et jours fériés)
 - Environ 1,4 milliards d'€ consacrés par le Conseil régional au renouveau des trains en Centre-Val de Loire sur environ 10 ans : acquisition de rames neuves et d'occasion, rénovation de rames
- ✓ **Développement des transports collectifs urbains :**
 - 2ème ligne de tramway à Tours
 - Projet de bus à haut niveau de service à Blois et Bourges...

Autopartage et transport à la demande

29 véhicules en autopartage dans la région (tous opérateurs confondus : Rémi+, Citiz, Azalys)



Nombre de véhicules en autopartage par département

Source: Conseil régional Centre-Val de Loire

Autopartage : Expérimentation en cours par la Région finançant des véhicules et bornes d'autopartage Remi +
→ si concluante, objectif de 115 bornes Rémi+ d'ici 2026 (13 aujourd'hui)

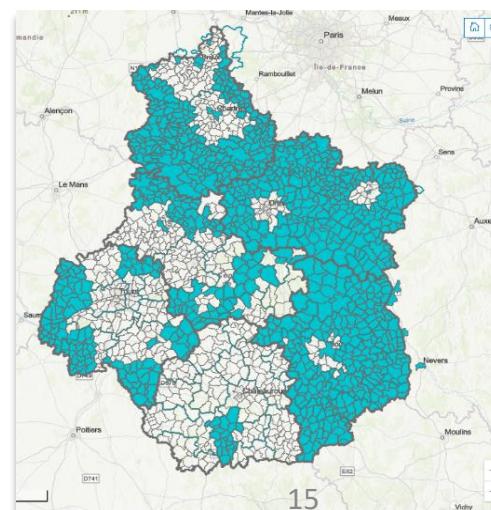
Transport à la demande :

Les usagers peuvent être pris en charge, après réservation, sur point d'arrêt ou à domicile si leur est commune éligible. Ils sont déposés soit sur un point d'arrêt de ligne régulière pour poursuivre leur déplacement (TAD de rabattement) soit sur un point de convergence d'une commune de destination (TAD Zonal)

A noter:

- Dans l'Indre l'offre à la demande est réalisée sur des lignes virtuelles (même véhicule que les lignes régulières REMI)
- L'ensemble des EPCI non-AOM bénéficieront d'un service TaD « socle » (2 demi-journées par semaine) d'ici fin 2024, si les élus locaux en expriment le besoin

Carte des communes éligibles et des communes de destination du service de transport à la demande (TAD Remi) mis en place par la Région dans 57 des EPCI non AOM (416 arrêts de TAD zonal)
La donnée n'est pas disponible dans les autres AOM

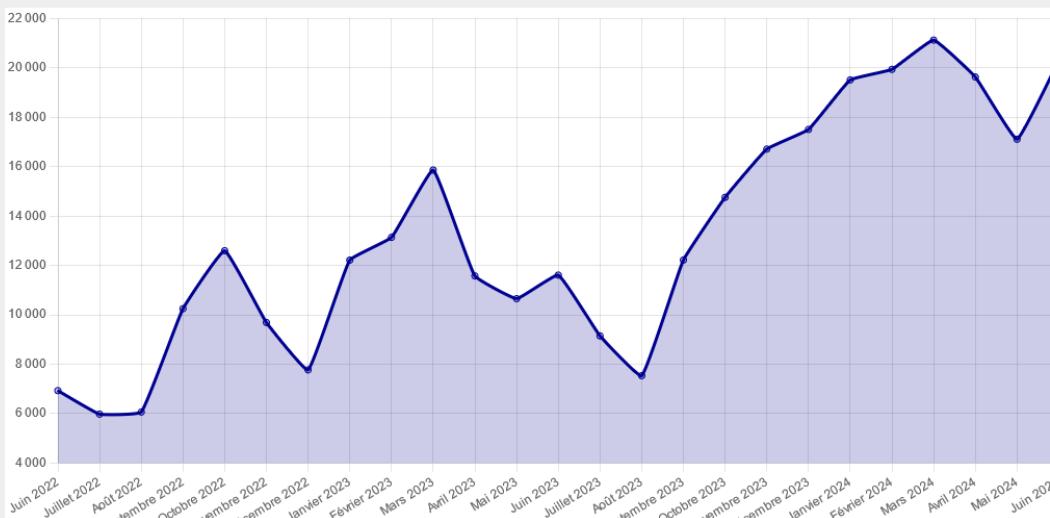


Source: Conseil régional Centre-Val de Loire

Covoiturage

- ~ 20.000 trajets mensuels « du quotidien » recensés sur les plateformes de covoiturage début 2024
- 85% des trajets se font en intra-régional
- Trajets en moyenne de 22km et 23 minutes
- Trajets recensés multipliés par 3 entre juin 2022 et juin 2024
- Ces trajets ne représentent qu'environ 4% des trajets totaux effectués en covoiturage

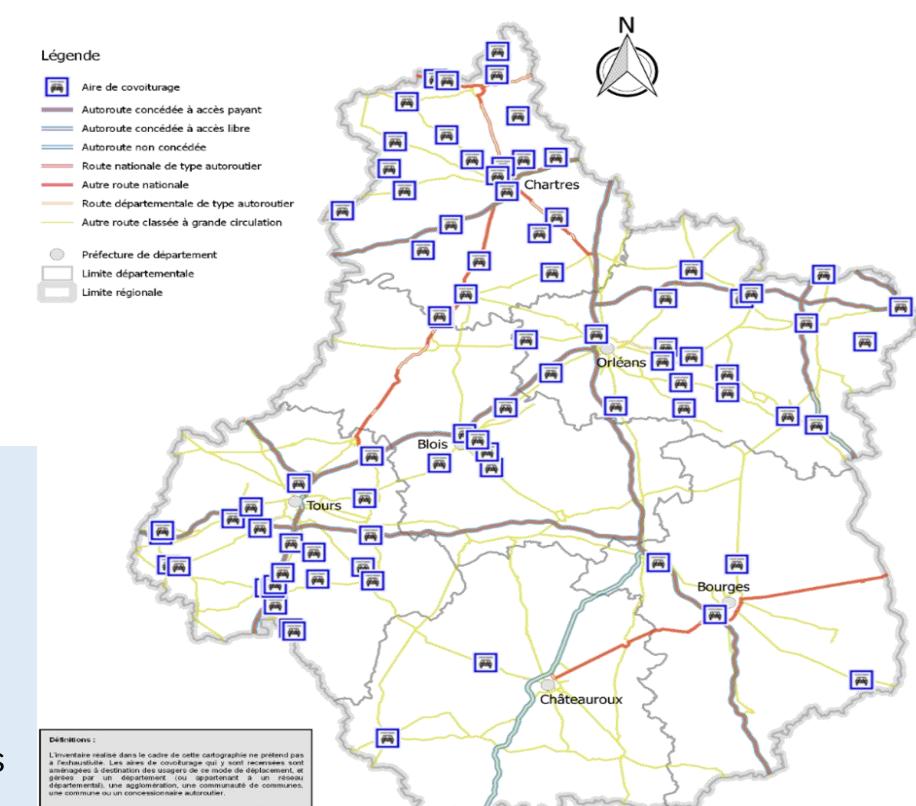
Evolution du nombre de trajets mensuels « du quotidien » via les plateformes* de covoiturage en Centre-Val de Loire juin 2022-juin 2024



*partenaires du Registre de preuve de covoiturage

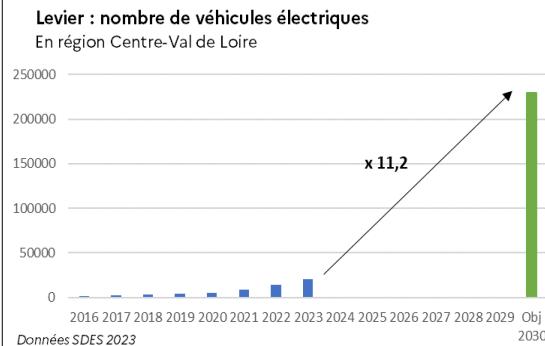
Source : observatoire national du covoiturage

- En 2020 : 82 aires de covoiturage, surtout au nord de la région (source DREAL)
- Plan national covoiturage 2023/2027 : Cible à + 7 aires par an par département



Objectif indicatif SGPE pour 2030 : 15% de véhicules électriques dans le parc, soit une multiplication par 11

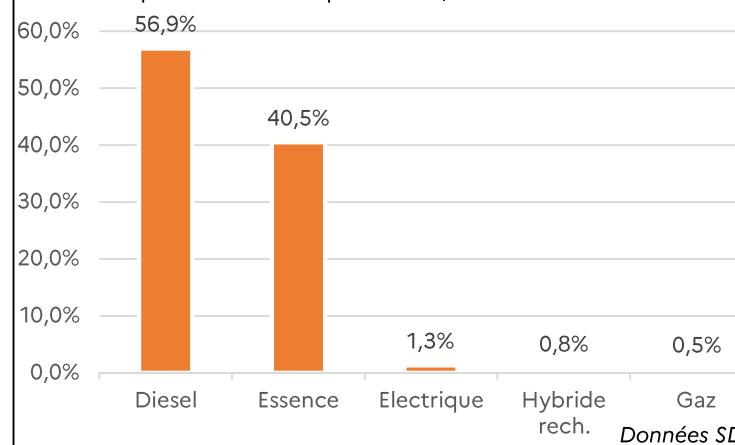
MOBILITE DES PERSONNES



Voitures électriques- 1/2 (parc)

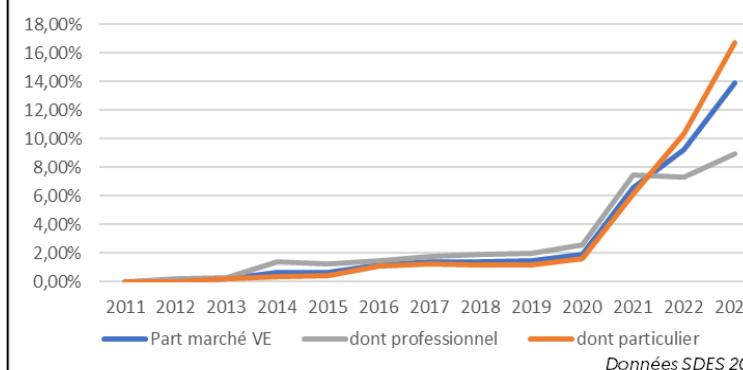
Part des motorisations dans le parc régional en 2023

En % du parc de véhicules particuliers,



Part des VE dans les immatriculations neuves

En %, région Centre-Val de Loire



Part de marché des véhicules électriques parmi les ventes de véhicules neufs

- ✓ 14% en 2023 : 17% pour les particuliers et 9% pour les professionnels
- ✓ en forte progression même si la dynamique marque un palier en 2021 pour les véhicules professionnels
- ✓ l'électrique reste la technologie alternative la plus vendue

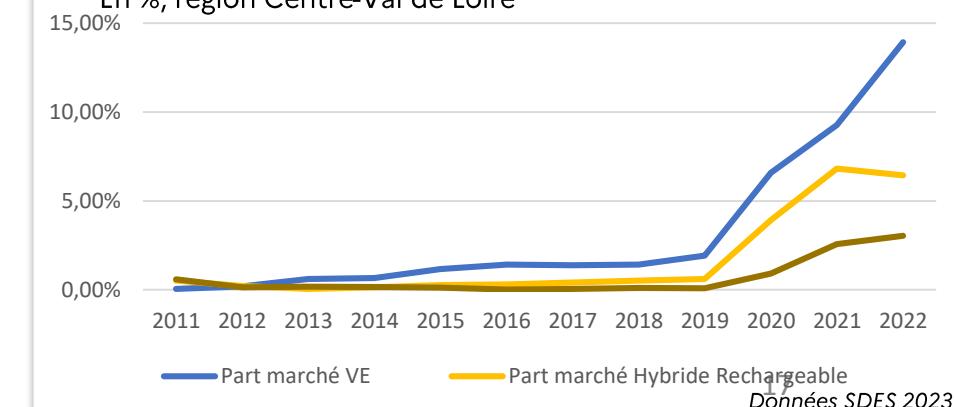
1,6 millions de voitures dans le parc régional (données SDES 2023):

- 1,8% de véhicules électriques (29 325 véhicules au 01/01/2024), qui représentent 1,62 % des kilomètres parcourus
- 1,54 % de véhicules électriques parmi les véhicules particuliers, qui représentent 1,31 % des km parcourus
- 6,37 % de véhicules électriques parmi les véhicules professionnels, qui représentent 4,71 % des km parcourus

Des véhicules globalement moins utilisés que les véhicules essence/diesel, et en particulier dans le cas des véhicules professionnels

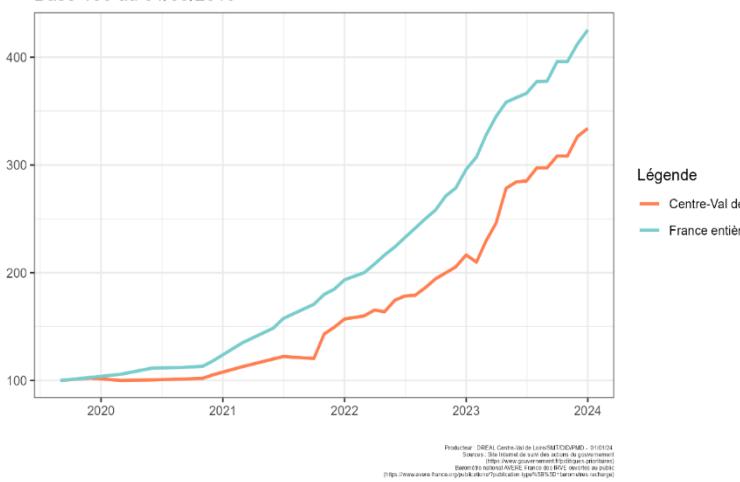
Part d'immatriculations neuves par technologie

En %, région Centre-Val de Loire

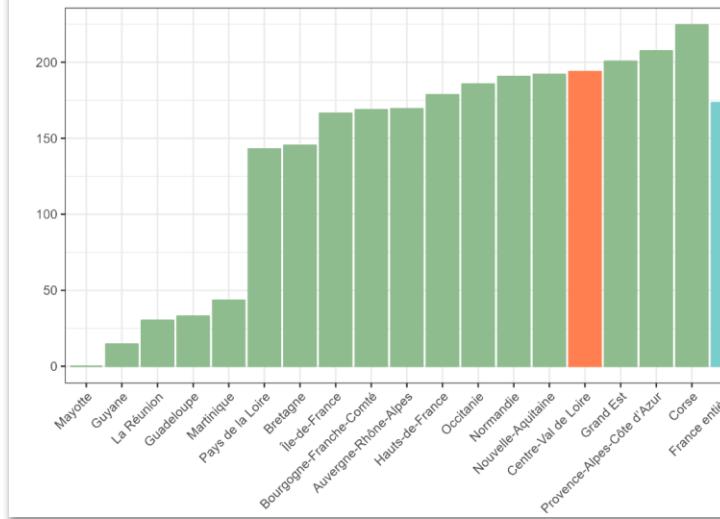


Voitures électriques – 2/2 (points de recharge)

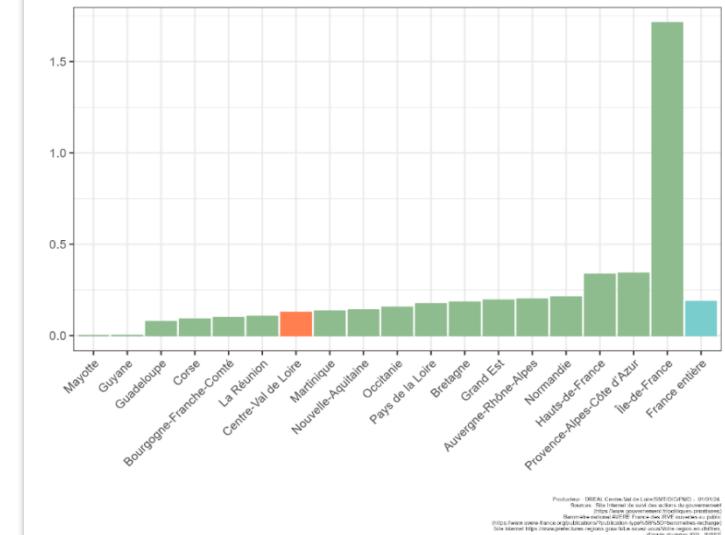
Evolution du nombre de points de recharge pour véhicules électriques ouverts au public
Base 100 au 01/09/2019



Nombre de points de recharge pour véhicules électriques ouverts au public pour 100 000 habitants au 01/01/24



Nombre de points de recharge pour véhicules électriques ouverts au public par km² au 01/01/24



- ~ 5.000 points de recharge début 2024
- 4^{ème} région en termes de nombre de bornes pour 100 000 habitants
- 12^{ème} région en termes de nombre de bornes par km²

Une forte croissance du nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques ouverts au public :

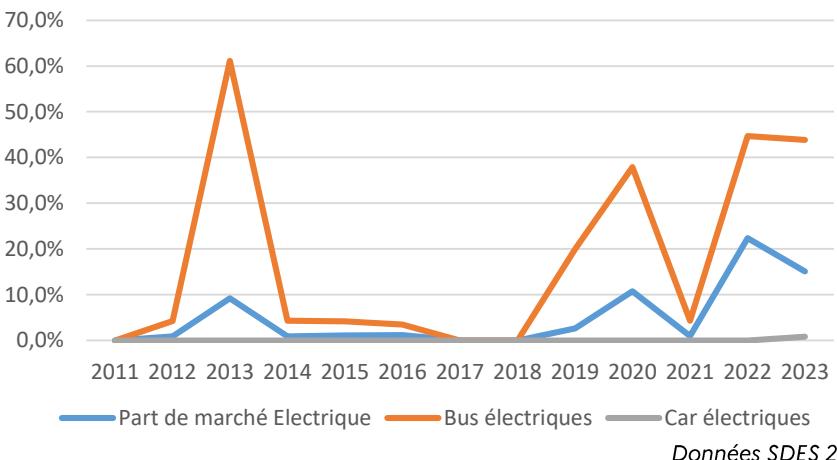
Une dynamique de croissance régionale proche de la dynamique nationale sur les 2 dernières années, avec un nombre de bornes presque multiplié par 2 entre début 2023 et mi 2024 en Centre-Val de Loire

Objectif indicatif régional de 448 bus et cars décarbonés en 2030, soit une multiplication par 4,8 entre 2023 et 2030

Transports en commun décarbonés

Immatriculations neuves - bus et cars électriques

En %, région Centre-Val de Loire



Autobus

743 autobus immatriculés (données SDES 2023)

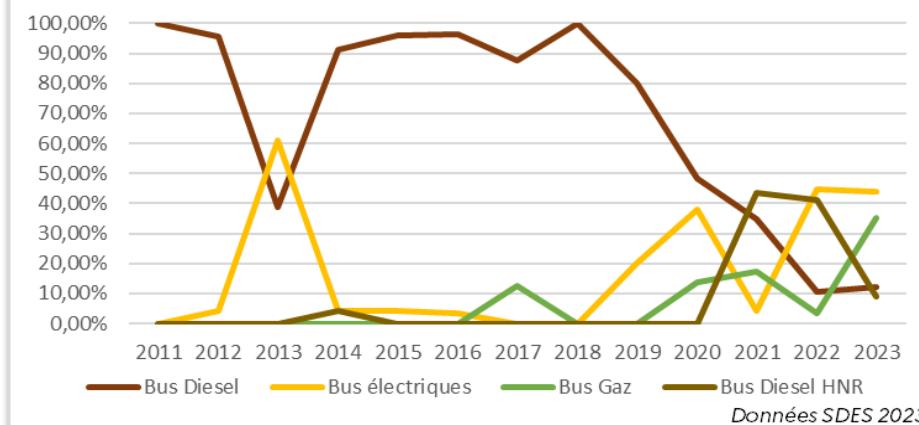
92 autobus électriques, soit 12 % du parc

Part de marché de l'électrique dans les immatriculations neuves autour de 45% en 2022, fortes variations interannuelles

Motorisations alternatives largement majoritaires, part de marché en diesel pour les immatriculations neuves de 12% en 2023

Immatriculations neuves autobus par technologie

En %, région Centre-Val de Loire



Trains décarbonés

- Flotte de trains à 70% électrifiée
- Sortie du diesel envisagée à horizon 2035
- Expérimentations de trains à hydrogène et motorisation hybride
- Projets de Services Express Régional Métropolitain en Touraine et dans l'Orléanais

Autocars

2288 autocars immatriculés (données SDES et Conseil régional 2023)

dont :

- 2 cars électriques et 1 car rétrofité (barrière technologique en termes de poids et d'autonomie) qui circulent sur les lignes de cars Rémi régulières
- 75 cars au bioGNV dont 40 qui circulent sur les lignes de cars Rémi régulières

Objectifs du Conseil régional :

- 100% de cars à faible émission sur ligne régulière en 2028
- Travail sur les 1 300 cars scolaires (pour plus de 100 000 élèves par jour) : inauguration en 2023 du 1er car rétrofité électrique homologué en Europe, déploiement en 2024 de 20 véhicules rétrofités électriques supplémentaires (1 rétrofitage = économie de 20 teqCO2 par an produits par un véhicule diesel assurant un service de transport scolaire)

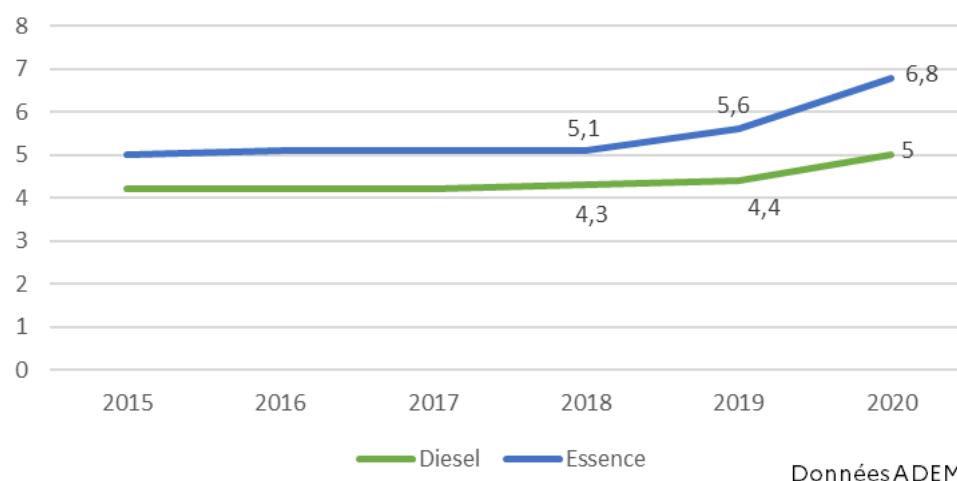
Efficacité et carburants décarbonés des voitures

Ce levier se met en œuvre par :

- ✓ la réduction de la masse moyenne des véhicules particuliers neufs vendus
- ✓ une conduite à plus faible vitesse
- ✓ un remplacement des vieux véhicules par des véhicules moins polluants

Consommation théorique des véhicules neufs

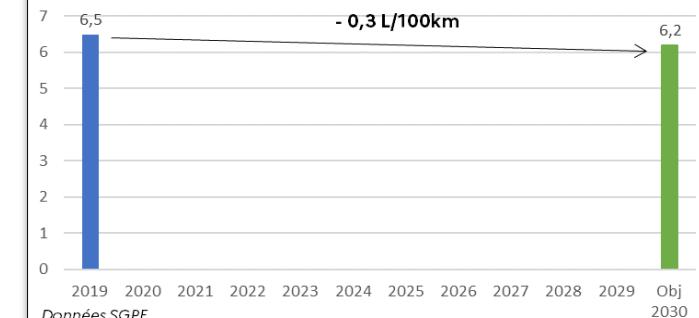
En L/100km, moyenne nationale



Constat d'une consommation théorique des véhicules neufs en augmentation du fait d'une appétence pour les gros véhicules et la hausse du niveau d'équipement des véhicules

Levier : consommation de carburant des véhicules

En L/100km



L'objectif indicatif national peut être traduit en réduction de consommation :

6,2L/100km en 2030 contre 6,5L/100km en 2019

Objectif de baisse de consommation prenant en compte l'augmentation du taux d'incorporation du biocarburant qui est fixé à 12 % en 2030 (contre 7,3 % en 2019)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Transport de marchandises

Environ 40% des émissions liées aux transports sont dues au fret

96% du fret régional est routier (88% au niveau national)

4% du fret régional est ferroviaire (10% au niveau national)

Sources : SDES ; RSVERO 2022 ; TRM 2021 ; SNCF Réseau, 2022

Fret routier

99% des camions et 95% des véhicules utilitaires professionnels immatriculés dans la région sont des diesels

0,17% des camions immatriculés en 2023 fonctionnent à l'énergie électrique (20 camions sur 11 287)

1,8% des véhicules utilitaires professionnels immatriculés en 2023 fonctionnent à l'énergie électrique (2350 VUL sur 130 475)

Efficacité et sobriété
logistique
821

Décarbonation et
multimodalité
667

Les leviers:

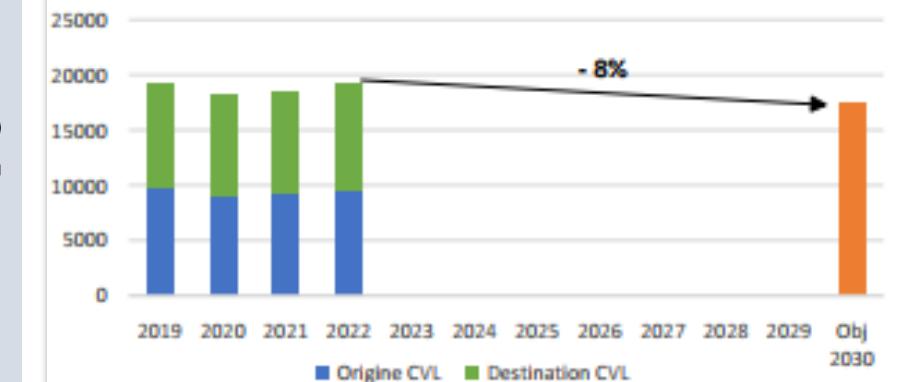
Fret décarboné et multimodalité

- ✓ **Report modal (développement du fret ferroviaire)** → objectif indicatif national de doubler la part du ferroviaire
- ✓ **Décarbonation du fret routier** (électrification des véhicules, usage de biocarburants ou hydrogène) → objectif indicatif régional de multiplier par 8 les véhicules utilitaires légers électriques ou hydrogène

Sobriété et efficacité logistique

- ✓ **Maîtriser la demande de fret** → objectif indicatif régional de diminuer de 8% les MegaTonnes.km/an
- ✓ **Renforcer l'efficacité des véhicules** (renouvellement de flottes, taux de remplissage) → objectif national d'augmenter de 7% le remplissage moyen

Objectif de réduction du fret routier annuel En Mt.km/an, région Centre-Val de Loire



Objectif indicatif régional SGPE de réduction du fret routier

Réponses des collectivités au questionnaire du SGPE

Méthodologie du questionnaire

Afin d'alimenter les diagnostics territoriaux de la planification écologique, un questionnaire d'enquête à l'attention des collectivités locales a été élaboré par le Secrétariat Général à la Planification Ecologique.

Le questionnaire comportait une liste d'environ 150 actions susceptibles d'être portées par la collectivité, en lien avec les 39 leviers de la planification écologique, regroupés dans ce document par thématique

➤ Chaque levier est décliné en différents types d'actions (normatif, intervention sur de l'actif propre, accompagnement, incitation financière...).

➤ Pour chaque action, deux questions avec des réponses prédéfinies étaient posées:

- « Cette action est-elle pertinente pour mon territoire ? » (Je ne sais pas / Pas du tout / Un peu / Beaucoup)
- « Est-elle déjà / en cours de mise en œuvre ? » (Je ne sais pas ou non pertinent / Plutôt non / Partiellement non / Partiellement oui / Plutôt oui)

C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
Actions		Indiquez le type d'actions mises en œuvre, en cours de mise en œuvre ou planifiées sur votre territoire Si l'action est considérée comme non pertinente pour le territoire, ou qu'aucune action n'est considérée déjà / en cours de mise en œuvre, il n'est pas nécessaire de renseigner les actions en cours (colonne L)							
Famille	Thème	Levier	Type d'action	Action	Cette action est-elle pertinente pour mon territoire ?		Est-elle déjà / en cours de mise en œuvre ?	Actions réalisées, en cours ou contractualisées d'ici 2024	
Mieux se déplacer	Transport	Véhicules électriques	Actif propre	Electrification des flottes détenues par la collectivité		Beaucoup		Partiellement oui	Programme pluri-annuel de renouvellement de la flotte en cours de mise en œuvre
Mieux se déplacer	Transport	Véhicules électriques	Infrastructure	Développement et exploitation de l'infrastructure de recharge en voirie		Beaucoup		Partiellement oui	SDIRVE adopté / action inscrite au CRST 2022-2028
Mieux se déplacer	Transport	Véhicules électriques	Norme	Instauration d'un nombre minimum de bornes de recharge dans les nouveaux parkings privés dans le PLU/PDU		Un peu		Partiellement oui	Normes fixées dans le code de la construction déjà très avancées
Mieux se déplacer	Transport	Véhicules électriques	Norme	Avantage à la mobilité électrique : voies réservées aux véhicules propres, tarification différenciée pour le stationnement,...					
Mieux se déplacer	Transport	Véhicules électriques	Accompagnement	Mesures d'accompagnement et de communication autour de la mobilité électrique					
Mieux se déplacer	Transport	Véhicules électriques	Incitation financière	Aides à l'acquisition de voitures électriques ou à l'installation de bornes de recharge privées complémentaires aux aides nationales					
Mieux se déplacer	Transport	Véhicules électriques / Bus et cars décarbonés	Norme	Mise en place de zones à faible émission ZFE (pour les territoires en dépassement)		Pas du tout		Je ne sais pas ou non pertinent	
Mieux se déplacer	Transport	Bus et cars décarbonés	Actif propre	Electrification des flottes de bus et de cars		Beaucoup		Plutôt oui	Remplacement intégral de la flotte de bus par bus électriques, et utilisation de biocarburant
Mieux se déplacer	Transport	Transport en commun	Actif propre	Développement de nouvelles offres de transports en commun		Beaucoup		Plutôt oui	Amélioration des performances du réseau de bus structurant, étude de création de nouvelles lignes de bus en site propre
Mieux se déplacer	Transport	Transport en commun	Infrastructure	Aménagement des quartiers et de la voirie pour favoriser l'intermodalité et nouveaux services voyageurs (mobilité connectée, information voyageur etc.)					Mise en oeuvre de services de transport à la demande, notamment dans les zones peu denses
Mieux se déplacer	Transport	Transport en commun	Accompagnement	Mesures d'acculturation et de communication autour des transports en commun		Beaucoup		Partiellement oui	
Mieux se déplacer	Transport	Transport en commun	Incitation financière	Tarification du transport en commun		Un peu		Plutôt oui	
Mieux se déplacer	Transport	Vélo	Infrastructure	Mise en place de voiries cyclables et infrastructures de stationnement pour vélos dans le cadre du schéma directeur vélo		Beaucoup		Partiellement oui	Déploiement du plan vélo : réalisation de la liaison structurante sud avec phase travaux en 2025
Mieux se déplacer	Transport	Vélo	Infrastructure	Mise en place de services de location ou de prêt de vélos		Beaucoup		Plutôt oui	mise en place du dispositif de prêt de courte durée et de location de vélos électriques longue durée via Vélo TAO
Mieux se déplacer	Transport	Vélo	Accompagnement	Mesures d'acculturation et de communication autour de la pratique du vélo		Beaucoup		Plutôt oui	Mise en place d'animations / événements sur la pratique du vélo

- Des expressions libres étaient possibles pour donner des éléments concernant les projets « réalisés, en cours, contractualisés ou planifiés » par la collectivité.

Méthodologie de traitement des réponses

Les retours aux questions avec réponses prédéfinies ont été traduits numériquement pour permettre le calcul de moyennes (note de pertinence et note de mise en œuvre) à l'échelle des départements et des intercommunalités (rural, urbain ou intermédiaire¹).

- Pour les moyennes effectuées au niveau de chaque levier, toutes les actions qui s'y rattachent ont la même pondération
- Lorsqu'une collectivité n'a pas complété les champs avec réponses prédéfinies, la réponse de la collectivité est dite par défaut :
 - pour la pertinence : « je ne sais pas »
 - pour la mise en œuvre : « je ne sais pas ou non pertinent »

Chaque levier est détaillé sur deux pages :

La 1^{ère} page comporte deux graphiques (cf. page suivante)

- A noter pour les réponses « je ne sais pas / non pertinent » :
 - sur la matrice pertinence/mise en œuvre, ces réponses ne sont pas prises en compte pour réaliser le nuage de points
 - sur les histogrammes concernant le niveau de mise en œuvre de chaque action, ces cas de figure sont visibles au travers des pourcentages inscrits en rouge (% de répondants n'ayant pas répondu sur cette action ou ayant répondu « je ne sais pas ou non pertinent »)

La 2^{nde} page comporte deux zones de texte :

- Dans les encadrés sur fond gris, quelques éléments succincts pour faciliter la lecture des graphes sont proposés pour chaque levier
- Dans les encadrés sur fond coloré, certaines actions ou projets des collectivités ont été relevés pour illustrer chaque levier

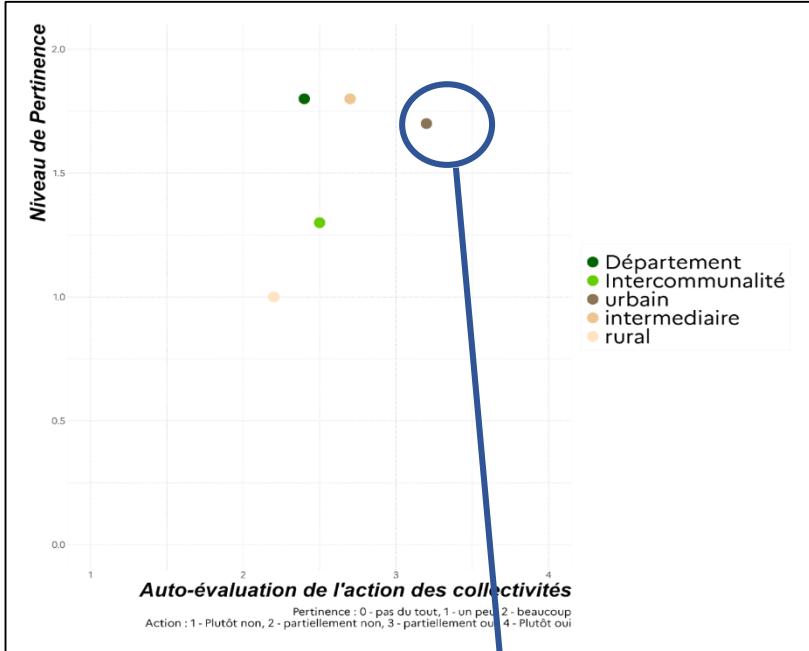
Les données présentées ci-après sont ainsi basées sur la perception des collectivités répondantes quant à la pertinence des leviers et des actions proposées, et du niveau de mise en œuvre de ces dernières.

Les exemples d'actions présentés sont un relevé non-exhaustif de la remontée des collectivités, uniquement à titre d'illustration.

¹ La typologie des EPCI est issue des données de l'INSEE (utilisation de la grille communale de densité) <https://www.insee.fr/fr/information/6439600>

Méthodologie de lecture des graphiques

Représentation pour chaque levier de la dispersion des réponses moyennes par types de collectivités selon les axes « Pertinence » et « Degré d'action ».



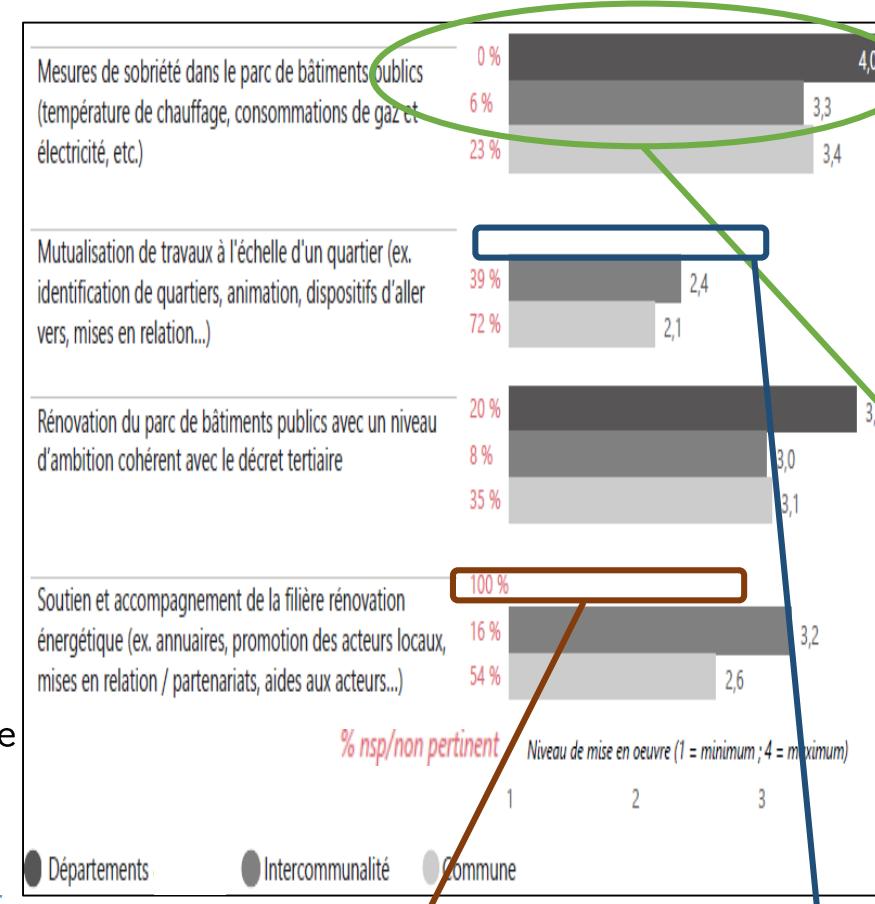
Exemple : Le point « urbain » se situe à 1,7 en pertinence (proche de « beaucoup ») et 3,1 en niveau de mise en œuvre (proche de « partiellement oui »).

Se lit : Globalement, les EPCI urbains ont jugé les actions relevant du levier « Agriculture biologique et HVE » très pertinentes (1,7/2) et évaluent leur mise en œuvre actuelle à un niveau plutôt élevé (3,1/4)

Zoom sur la conversion quantitatif / qualitatif :

Pertinence : 0 - pas du tout, 1 - un peu, 2 - beaucoup
Action : 1 - Plutôt non, 2 - partiellement non, 3 - partiellement oui, 4 - Plutôt oui

Représentation des moyennes en termes de perception de mise en œuvre, action par action au sein d'un levier, pour chaque échelon de collectivités.



Le pourcentage en rouge indique la part de collectivités ayant répondu « Je ne sais pas ou non pertinent ».

Le chiffre à droite de l'histogramme indique la moyenne du degré de mise en œuvre par type de collectivité.

Se lit :

« Parmi les répondants, 0% des Départements ont répondu "Je ne sais pas ou non pertinent". Le degré de mise en œuvre moyen de l'action est très élevé (4/4) »

« Parmi les répondants, 6% des EPCI ont répondu "Je ne sais pas ou non pertinent". Pour les 94% restants, le degré de mise en œuvre moyen de l'action est élevé (3,3/4) »

Se lit :

Le SGPE n'a pas identifié cette action à l'échelle des Départements.

Se lit :

« Parmi les répondants, 100% des Départements ont répondu "Je ne sais pas ou non pertinent". »

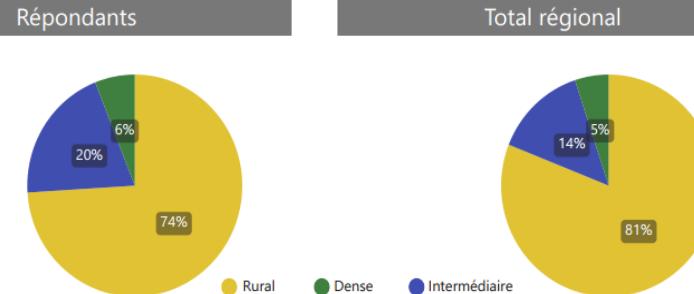
Collectivités répondantes

	Nombre de répondants	Part du total régional
Région	1	100 %
Départements	5	83 %
Intercommunalités	54	N/A
.. dont EPCI à fiscalité propre	50	63 %
.. dont communautés de communes	43	61 %
.. dont communautés d'agglomérations	5	71 %
.. dont métropoles et communautés urbaines	2	100 %
.. dont Syndicats mixtes et PETR	4	N/A
Communes	95	5 %
Total	155	N/A

155 collectivités ont répondu entre février et mai 2024 :

- ✓ Conseil Régional
- ✓ 5 Conseils départementaux
- ✓ 63% des établissements publics de coopération intercommunale –EPCI (communautés de communes, communautés d'agglomérations et métropoles)
- ✓ 4 pôles d'équilibre territorial et rural (PETR)
- ✓ 95 communes, soit 5% des communes.

Analyse de la densité de l'échantillon



Le nombre d'EPCI répondants pour chacune des typologies¹ INSEE « rural/intermédiaire/urbain » est globalement proportionnel au nombre de collectivités dans ces typologies (légère sur-représentation des collectivités « intermédiaires »).

Note : la mobilisation des communes et des PETR était facultative et laissée au choix des préfectures de département.

Les estimations du niveau de mise en œuvre par action par les communes ayant répondu au questionnaire apparaissent dans les graphiques. En revanche elles ne sont pas commentées, le taux de réponse (5%) ne permettant pas leur représentativité.

Les réponses des PETR apparaissent dans les moyennes « intercommunalités », mais pas dans les moyennes relatives aux EPCI urbains/intermédiaires/ruraux.

Certains exemples de projets de territoire portés par des communes ou des PETR ont été relevés à titre d'illustration.

¹ La typologie des EPCI est issue des données de l'INSEE (utilisation de la grille communale de densité) <https://www.insee.fr/fr/information/6439600>

Méthodologie | Les collectivités ont été appelées à se positionner sur l'ensemble des leviers de la planification écologique

Transport de voyageurs

- Véhicules électriques
- Bus et cars décarbonés
- Réduction du besoin de déplacements
- Covoiturage
- Vélo
- Transport en commun
- Efficacité et carburants décarbonés des véhicules privés

Transport de marchandises

- Fret décarboné et multimodalité
- Efficacité et sobriété logistique

Bâtiments

- Rénovation dans le tertiaire
- Rénovation dans le résidentiel

Energie

- Électricité renouvelable
- Biogaz
- Réseaux de chaleur décarbonés

Industrie

- Décarbonation des sites industriels
- Produits bois

Agriculture et alimentation

- Changements de pratiques de fertilisation azotée
- Elevage durable
- Bâtiments & Machines agricoles
- Gestion des haies
- Gestion des prairies
- Pratiques stockantes
- Réduction de l'usage des produits phytosanitaires
- Agriculture biologique et de HVE
- Bouclage biomasse
- Restauration collective

Espaces naturels

- Sobriété foncière
- Gestion des puits forestiers
- Forêts sous gestion durable
- Points noirs prioritaires de continuité écologique
- Surface en aire protégée
- Restauration des habitats naturels

Eau

- Sobriété dans l'utilisation de la ressource en eau
- Protection des zones de captage d'eau
- Désimperméabilisation des sols

Déchets

- Captage de méthane dans les ISDND
- Valorisation matière des déchets
- Prévention des déchets
- Mise en décharge
- Taux de collecte

Source: SGPE

MOBILITE DES PERSONNES

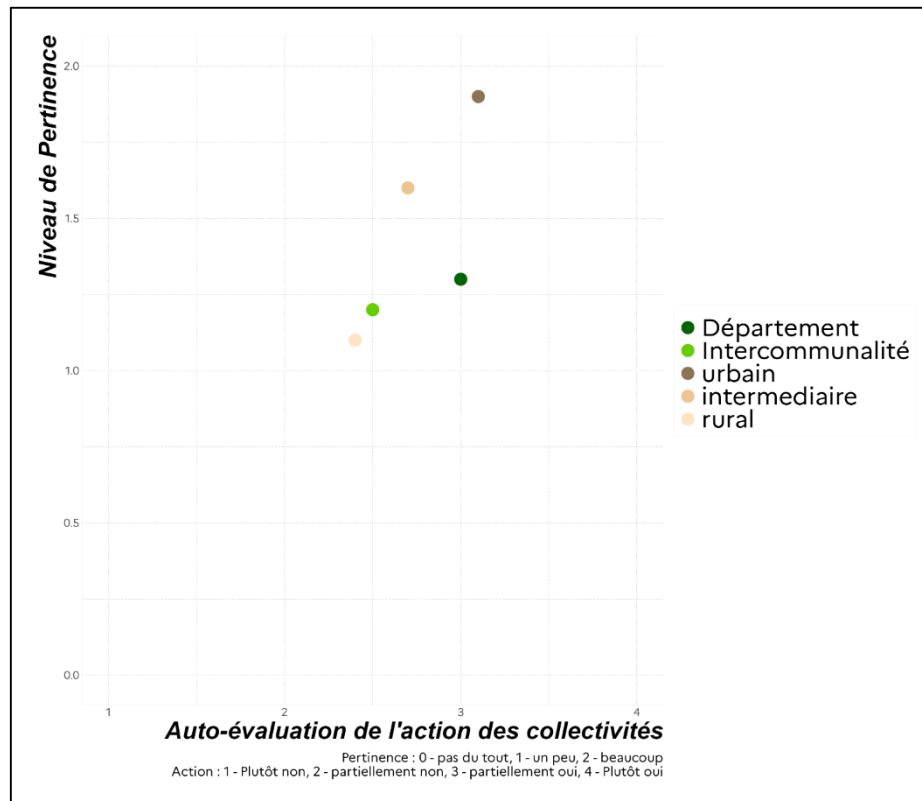
- réduction du besoin de déplacement
- vélo
- transport en commun
- covoiturage
- véhicules électriques
- efficacité et carburants décarbonés des véhicules privés
- bus et cars décarbonés

Quelques messages issus de la lecture des réponses des collectivités sur les leviers relatifs à la mobilité des personnes

- ❖ **Leviers relatifs à la réduction des déplacements, au vélo, aux transports en commun et au covoiturage estimés pertinents voire très pertinents**
- ❖ Estimation de pertinence homogène pour tous les types d'EPCI pour le covoiturage, pertinence estimée supérieure par les EPCI urbains pour réduction des déplacements, vélo et transports en commun
- ❖ **Pertinence estimée moyenne pour le développement du parc de véhicules électriques et globalement plus faible pour les bus et cars décarbonés**
- ❖ Les collectivités estiment globalement plutôt mettre en œuvre les actions visant à **verdir les trajets domicile travail des agents** (covoiturage en interne, forfait mobilité-durable...) et **l'électrification du parc de la collectivité**
- ❖ Les actions de **communication** en faveur du covoiturage, de l'usage du vélo et des transports en commun sont estimées partiellement mises en œuvre. La communication sur la mobilité électrique semble plus faible
- ❖ En termes **d'infrastructures**, favoriser les cheminements piétons, les infrastructures liées au covoiturage et la recharge en voirie pour les véhicules électriques est estimé très partiellement mis en œuvre. Les infrastructures pour favoriser les transports en commun et l'usage du vélo sont estimées un peu plus mises en œuvre
- ❖ Peu de collectivités mentionnent **soutenir les filières** covoiturage ou vente/réparation pour le vélo
- ❖ Très peu de collectivités mentionnent octroyer des **aides complémentaires** pour l'acquisition de vélos ou pour l'achat de véhicules électriques
- ❖ Environ 50% des EPCI ayant répondu au questionnaire se sont positionnés sur les actions relatives aux **bus et cars décarbonés et aux carburants décarbonés**, estimant dans l'ensemble très peu mettre en œuvre la mesure

Levier: Réduction des déplacements

Perception globale du levier, toutes actions confondues



Principales actions mises en œuvre

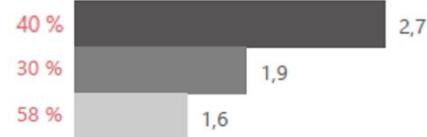
Favorisation du confort et de la sécurité des cheminements piétons



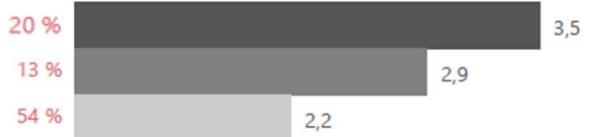
Généralisation du stationnement payant



Mise en place de services d'autopartage ou mutualisation de flottes



Réduction et verdissement des déplacements domicile-travail et professionnels des agents : forfaits mobilité durable, encourager le télétravail, limiter l'avion et la voiture, ...



Régulation des constructions de surfaces bâties via les PLH / PLU : optimisation de l'usage du foncier, promotion de la densité, limitation de la construction de nouveaux bâtiments, incitations à la réhabilitation / reconversion, promotion d'habitats collectifs...



% nsp/non pertinent

● Département ● Intercommunalité ● Commune

Niveau de mise en œuvre (1 = minimum ; 4 = maximum)

Levier: Réduction des déplacements

Perception du levier par les collectivités

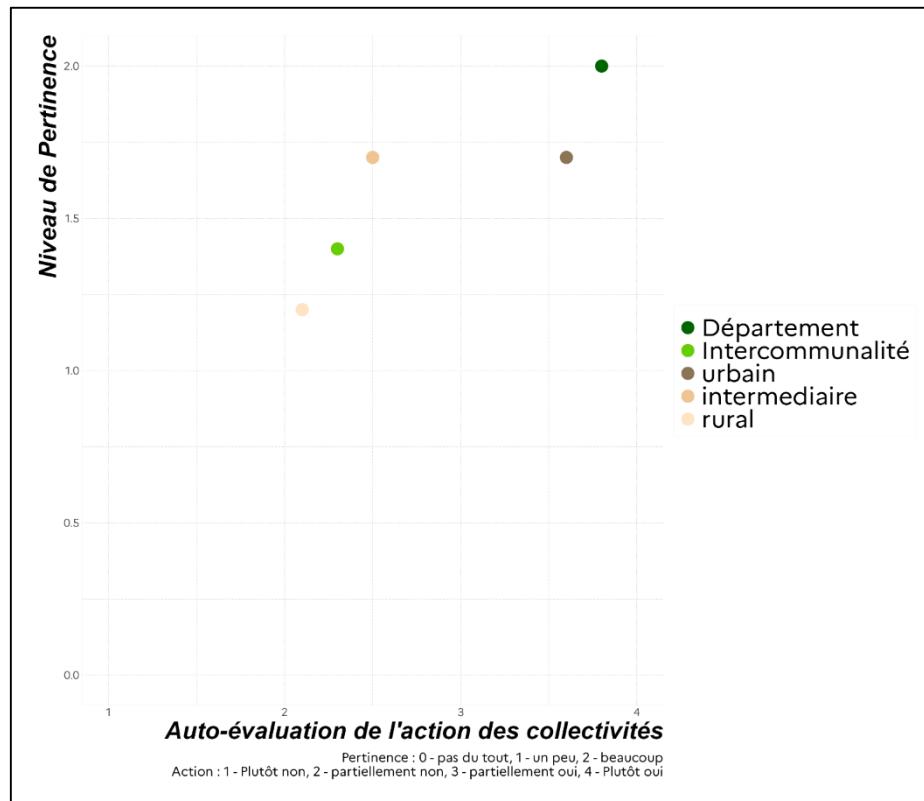
- ❑ Levier jugé **plutôt pertinent**, particulièrement par les EPCI intermédiaires et surtout urbains
- ❑ Les actions proposées sont **partiellement mises en œuvre**, légèrement plus par les EPCI urbains et les Départements
- ❑ 70% des EPCI ayant répondu au questionnaire se sont positionnés sur la **favorisation du cheminement piéton** et la mise en place de **services d'autopartage**, estimant une mise en œuvre très partielle
- ❑ Les Départements, sur ces actions, ont estimé une action mise en œuvre également partiellement (mise en œuvre légèrement supérieure que les EPCI)
- ❑ Les EPCI ont peu répondu, et semblent pas ou très peu mettre en place un **stationnement payant généralisé**
- ❑ Sur la **réduction et le verdissement des trajets domicile – travail des agents de la collectivité**, les Départements et les EPCI estiment mettre en place des mesures, au moins partiellement

Exemples d'actions réalisées, en cours, ou contractualisées d'ici fin 2024 par les collectivités

- ✓ « Développement des espaces de marche, fléchage et sécurisation. Démantèlement d'une ancienne voie ferrée pour la mise en place d'une voie verte » (Quiers-sur-Bezonde 45)
- ✓ « Prêt et partage des véhicules communaux avec les associations » (Luçay-le-mâle 36)
- ✓ « 5 véhicules d'autopartage en cours de mise en place, partenariat avec Getaround » (Châteauroux 36)
- ✓ « Expérimentation du service d'autopartage Rémi+, 6 véhicules déployés en 2023 dans des communautés de communes » (Conseil régional)
- ✓ « Mise en place du télétravail et du forfait mobilité durable. Prêt de vélo-test pour le trajet domicile-travail et achats d'équipements pour faciliter les visioconférences » (CC Touraine-Est Vallées 37)
- ✓ « Installation de garages à vélo pour les agents » (CC Sologne des Rivières 41)

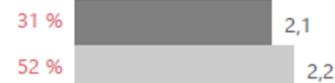
Levier: Vélo

Perception globale du levier, toutes actions confondues



Principales actions mises en œuvre

Aide à l'achat de vélos



Mesures d'acculturation et de communication autour de la pratique du vélo



Mise en place de services de location ou de prêt de vélos



Mise en place de voiries cyclables et infrastructures de stationnement pour vélos dans le cadre du schéma directeur vélo



Soutien et accompagnement à la filière vente et réparation de vélos



● Département ● Intercommunalité ● Commune

% nsp/non pertinent

Niveau de mise en œuvre (1 = minimum ; 4 = maximum)

Levier: Vélo

Perception du levier par les collectivités

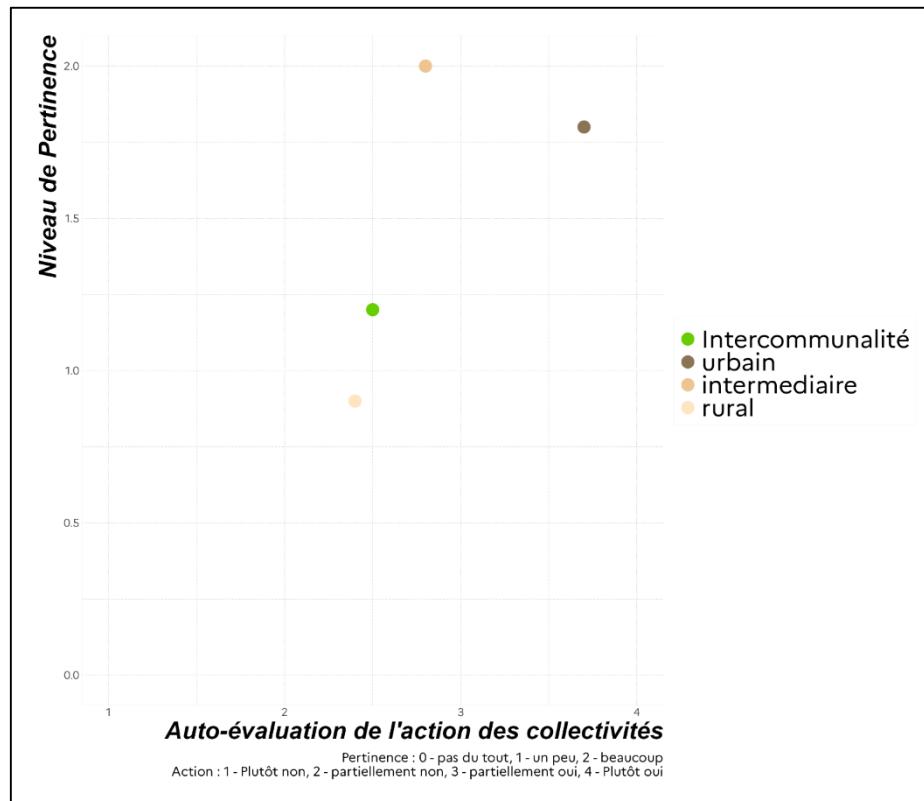
- Levier jugé pertinent, en particulier par les territoires les plus denses et les Départements
- Une **mise en œuvre en moyenne estimée faible par les EPCI ruraux et assez élevés par les EPCI urbains**
- Une seule mesure était proposée aux Départements, qu'ils ont estimé bien mettre en œuvre, à savoir le **développement d'infrastructures cyclables** dans le cadre du schéma directeur vélo
- Cette dernière mesure, ainsi que la **communication autour du vélo**, sont estimées partiellement mises en œuvre par les EPCI
- Le **soutien à la filière vente/réparation, les aides à l'achat de vélo, la mise en place de services de location ou prêts de vélo** sont en moyenne estimés très peu mis en œuvre

Exemples d'actions réalisées, en cours, ou contractualisées d'ici fin 2024 par les collectivités

- ✓ « Accueil d'une association de réparation de vélos dans la future maison de la mobilité à partir de septembre 2024 » (CC Chinon Vienne et Loire 37)
- ✓ « Achat de la voie ferrée pour réaliser une voie verte » (CC Brenne Val de Creuse 36)
- ✓ « Mise en place du dispositif de prêt de courte durée et de location de vélos électrique longue durée via Vélo TAO » (Orléans Métropole 45)
- ✓ « Location possible de 8 VAE dans les offices de tourisme » (CC Entre Beauce et Perche 28)
- ✓ « Mise en œuvre d'actions " Savoir rouler à vélo" et projet d'actions « Remise en selle» » (CC Val de Cher Controis 41)
- ✓ « Deux aides à l'achat de vélos : Achat de VAE en milieu rural (CC non AOM) & Achat de trottinettes ou vélo-pliants pour les abonnés au réseau Rémi » (Conseil régional)
- ✓ « Au quotidien : Promotion de la campagne de subvention de la Région » (Sury-près-Léré 18)
- ✓ « Organisation de bourses aux vélos depuis 2022 » (Amilly 45)

Levier: Transports en commun

Perception globale du levier, toutes actions confondues



Principales actions mises en œuvre

Aménagement des quartiers de gare pour favoriser l'intermodalité et nouveaux services voyageurs (mobilité connectée, information voyageur etc.)



Développement de nouvelles offres de transport



Mesures d'acculturation et de communication autour des transports en commun



Tarification du transport en commun



● Département ● Intercommunalité ● Commune

% nsp/non pertinent

Niveau de mise en œuvre (1 = minimum ; 4 = maximum)

1 2 3 4

Levier: Transports en commun

Perception du levier par les collectivités

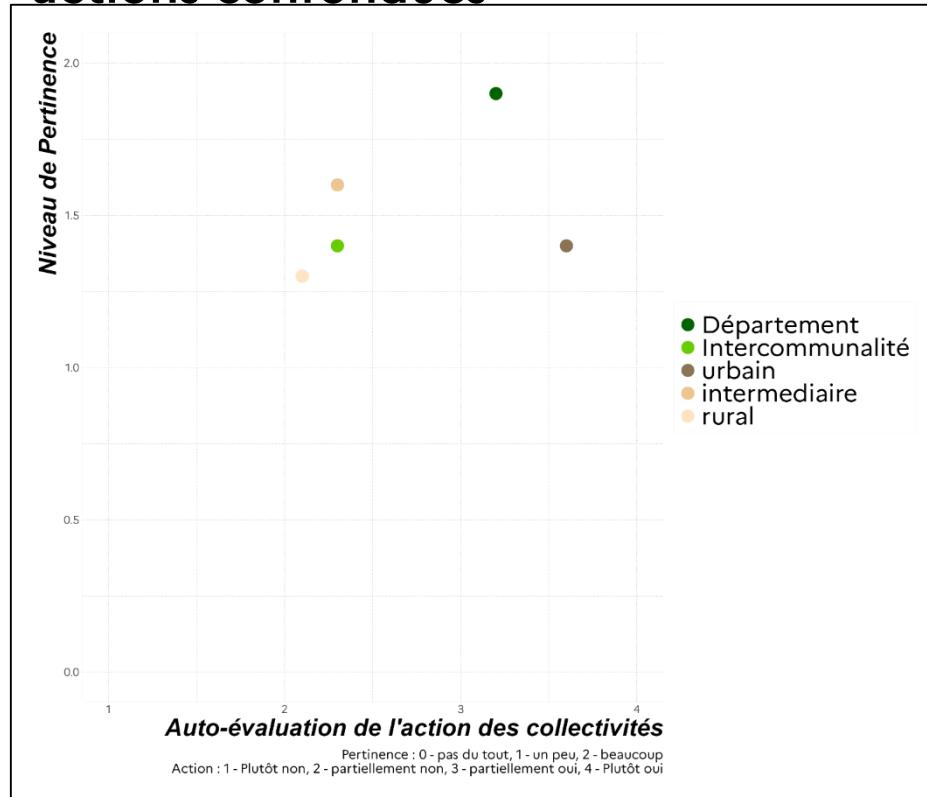
- Levier jugé **assez peu pertinent par les EPCI ruraux, et très pertinent par les EPCI intermédiaires et urbains**
- Les EPCI urbains estiment plutôt mettre en œuvre les actions proposées
- L'ensemble des actions proposées sont globalement évaluées comme partiellement mise en œuvre : **favoriser l'intermodalité et améliorer les services voyageurs, communication sur les transports en commun, développement d'offres alternatives de transport et agir sur la tarification.**
- A noter cependant que sur cette dernière proposition, moins d'EPCI ont souhaité se positionner (moins de 50% des EPCI répondants)

Exemples d'actions réalisées, en cours, ou contractualisées d'ici fin 2024 par les collectivités

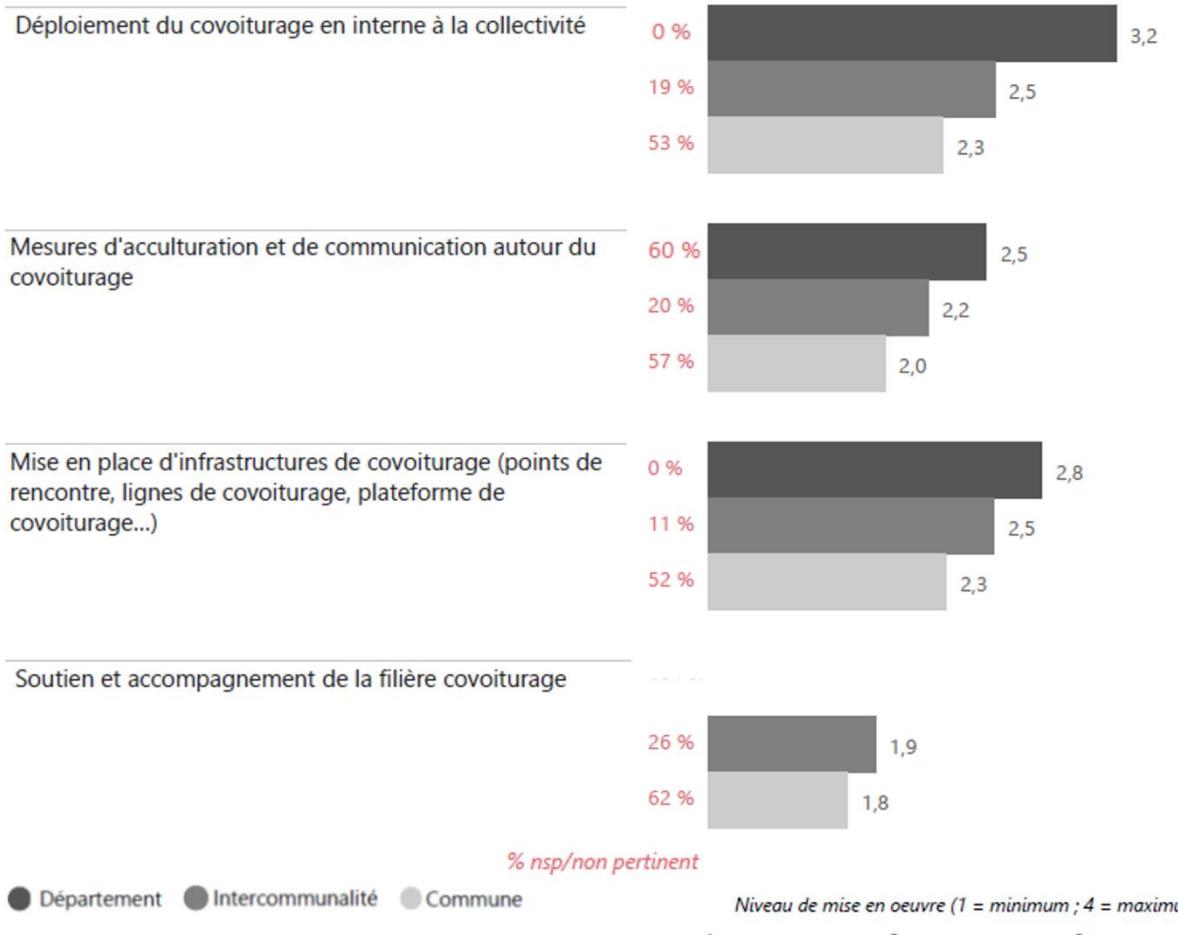
- ✓ « Aménagement d'un parking et installation de bornes de recharge à la gare » (Mer 41)
- ✓ « Déploiement d'abris vélo sécurisés en gares ferroviaires (42 sur 70). Déploiement d'offres de transport à distance rénovées sur plusieurs communautés de communes. Tarification unifiée Rémi depuis 2019 et gratuité pour les jeunes 15-25 ans les weekends » (Conseil régional)
- ✓ « Mise en place d'un transport à la demande » (CC Terres de Perche 28)
- ✓ « Développement de la plateforme MobiHop » (Pays Sancerre Sologne 18)
- ✓ « Gratuité des transports depuis septembre 2023, hausse de 60% de la fréquentation du réseau Agglobus » (CA Bourges Plus 18)
- ✓ « Gratuité des transports en commun » (CC Grand Châteaudun 28, CC Giennoises 45)

Levier: Covoiturage

Perception globale du levier, toutes actions confondues



Principales actions mises en œuvre



Levier: Covoiturage

Perception du levier par les collectivités

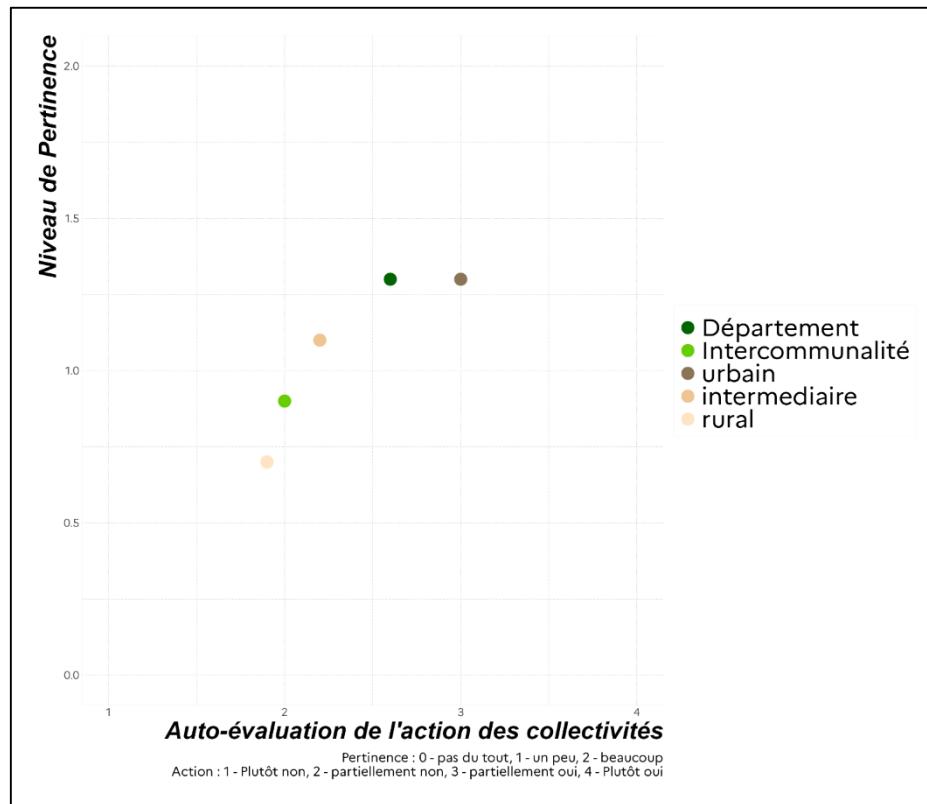
- Levier jugé globalement **pertinent**, particulièrement par les Départements
- Le degré de mise en œuvre est toutefois très partiel, sauf pour les Départements et EPCI urbains**
- La mesure évaluée comme la plus mise en œuvre est le **déploiement du covoiturage en interne pour les agents de la collectivité**, surtout par les Départements
- Les mesures de **communication autour du covoiturage** et de **mise en place d'infrastructures de covoiturage** sont estimées partiellement voire très partiellement mises en œuvre
- La question sur un éventuel **soutien à la « filière » covoiturage** a reçu peu de retours des EPCI et est estimée très peu mis en œuvre

Exemples d'actions réalisées, en cours, ou contractualisées d'ici fin 2024 par les collectivités

- « Encouragement au covoiturage lors de réunions ou événements. Prime à la mobilité douce des agents » (CC Terres du Haut Berry 18)
- « Communication et acculturation au covoiturage faite avec notre partenaire Karos » (CA Territoires Vendômois 41)
- « Communication et accompagnement au covoiturage via la plateforme Mobicoop » (CC des Quatre Vallées 45)
- « Intégration dans notre outil d'information multimodale JVMalin d'opérateurs de covoiturage : Karos, BlaBlaCar » (CA Bourges Plus 18)
- « Création d'une aire de covoiturage en 2024 » (La Chapelle-Saint-Martin-en-Plaine 41)
- « Déploiement du dispositif Rézo Pouce sur l'ensemble du territoire en 2021 avec plus de 180 arrêts et mise en place du site et de l'application » (CC Touraine-Est Vallées 37)
- « Mise en place d'une plateforme de covoiturage domicile-travail avec participation financière de la collectivité au ticket passager » (CC Grand Châteaudun 28)

Levier: Véhicules électriques

Perception globale du levier, toutes actions confondues

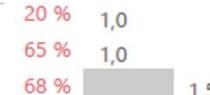


Principales actions mises en œuvre

Aides à l'acquisition de voitures électriques ou à l'installation de bornes de recharge privées complémentaires aux aides nationales



Avantage à la mobilité électrique : voies réservées aux véhicules propres, tarification différenciée pour le stationnement,...



Développement et exploitation de l'infrastructure de recharge en voirie



Electrification des flottes détenues par la collectivité



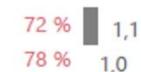
Instauration d'un nombre minimum de bornes de recharge dans les nouveaux parkings privés dans le PLU/PDU



Mesures d'accompagnement et de communication autour de la mobilité électrique



Mise en place de zones à faible émission ZFE (pour les territoires en dépassement)



● Département ● Intercommunalité ● Commune

% nsp/non pertinent

Niveau de mise en œuvre (1 = minimum ; 4 = maximum)

1 2 3

Levier: Véhicules électriques

Perception du levier par les collectivités

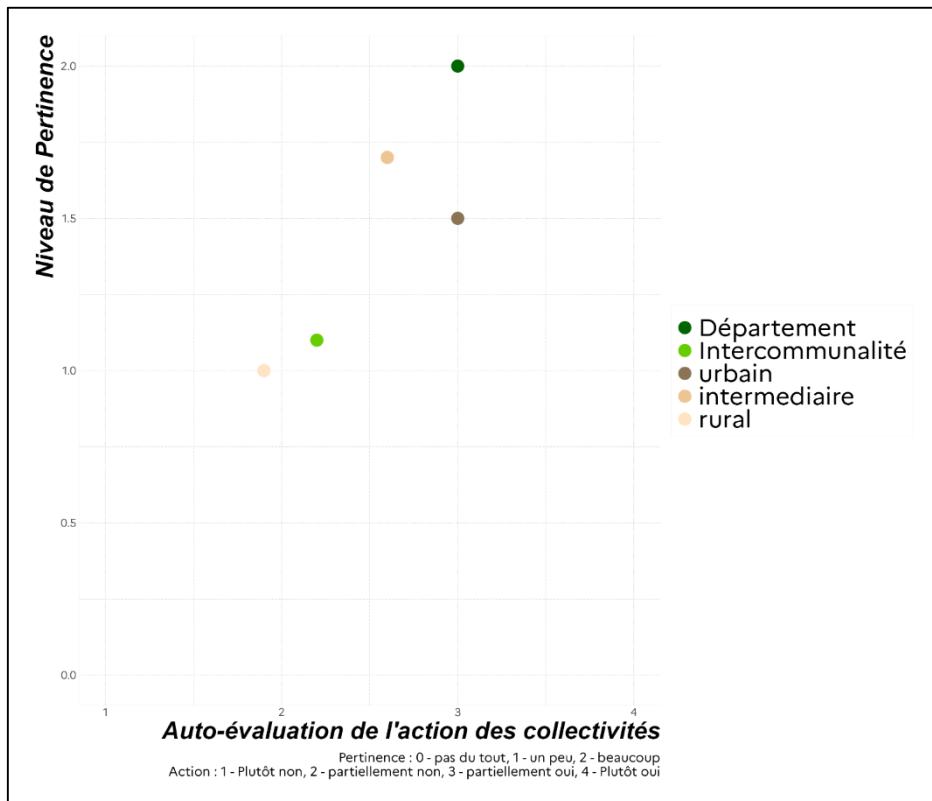
- ❑ Levier jugé globalement **moyennement pertinent**, et peu pertinent par les EPCI ruraux
- ❑ **Le degré d'action est très partiel**, à un niveau toutefois légèrement supérieur pour les Départements et EPCI urbains
- ❑ **L'électrification des flottes de véhicules de la collectivité** est estimée plutôt mise en œuvre
- ❑ **Le développement d'infrastructures de recharge en voirie** est estimé partiellement voire très partiellement mis en œuvre
- ❑ La **communication autour de la mobilité électrique**, les **avantages spécifiques** pour cette mobilité (voies réservées, tarification différentiée du stationnement...), ou encore des **aides complémentaires aux aides nationales** (aides à l'acquisition de voitures ou installation de bornes privées) ne sont quasiment pas mis en œuvre
- ❑ **L'instauration d'un nombre minimum de bornes de recharge dans les nouveaux parkings privés dans les PLU/PDU** ne semble que très peu mise en œuvre

Exemples d'actions réalisées, en cours, ou contractualisées d'ici fin 2024 par les collectivités

- ✓ « Stationnement gratuit sur l'espace public pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Acquisition de voitures, triporteurs et vélos électriques » (CA Bourges Plus 18)
- ✓ « Places réservées aux véhicules électriques sur le parking » (Villeherviers 41)
- ✓ « 10 bornes de recharge mises en place en 2023 » (La Ferté-Saint-Aubin 45)
- ✓ « Installations de trois stations de distribution hydrogène » (CC Touraine Vallée de l'Indre 37)
- ✓ « Achat d'un véhicule utilitaire électrique » (Roussines 36)
- ✓ « Tous les véhicules des services administratifs sont électriques et des vélos électriques sont mis à disposition des agents » (Olivet 45)

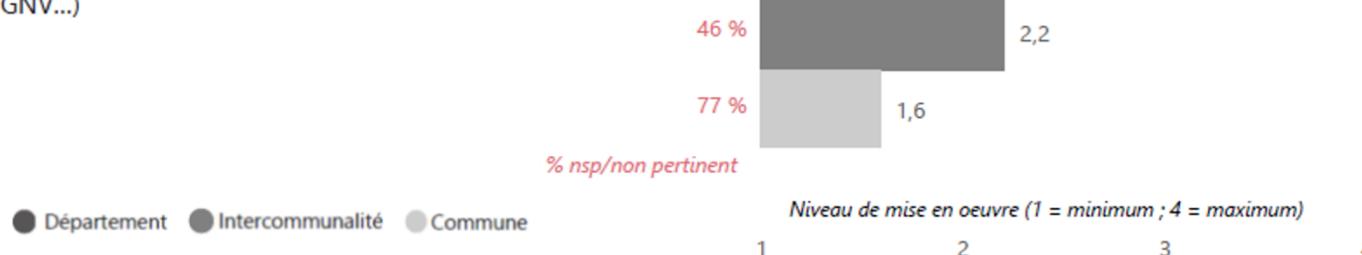
Levier: Efficacité et carburants décarbonés

Perception globale du levier, toutes actions confondues



Principales actions mises en œuvre

Développement ou soutien à l'infrastructure de recharge et d'avitaillement en carburants alternatifs (hydrogène, GNV...)



Levier: Efficacité et carburants décarbonés

Perception du levier par les collectivités

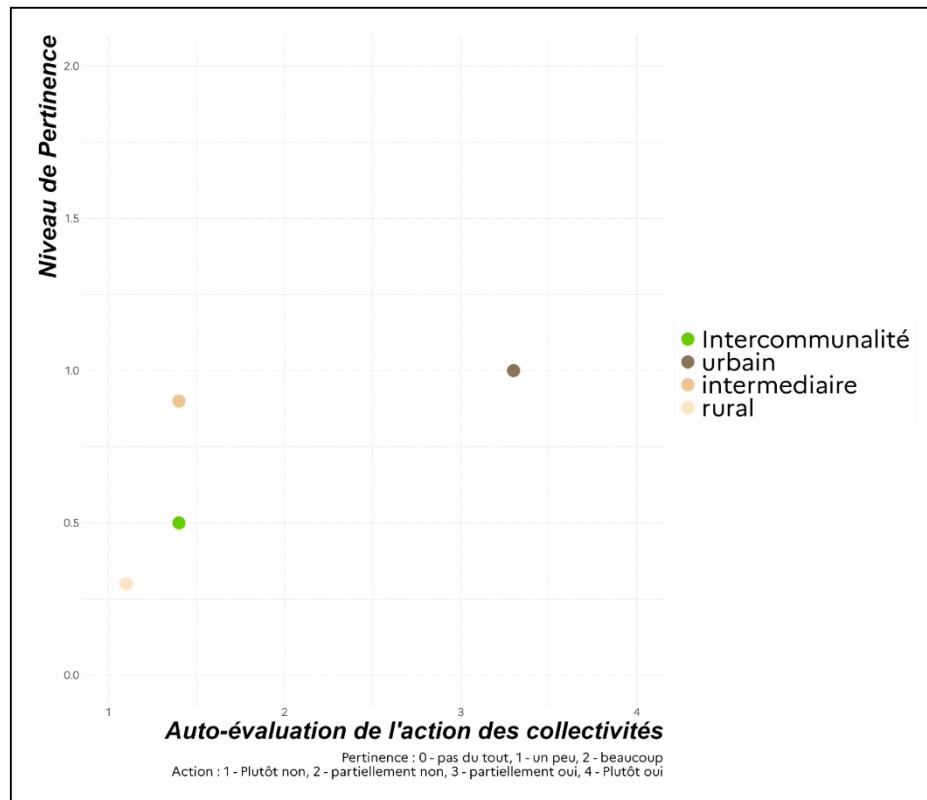
- ❑ Une seule action constitue ce levier, à savoir le **développement de l'infrastructure de recharge et d'avitaillage en carburants alternatifs**
- ❑ Environ la moitié des EPCI répondants au questionnaire se sont positionnés sur cette action, et en moyenne, ceux qui ont répondu estiment la **mise en œuvre très partielle**

Exemples d'actions réalisées, en cours, ou contractualisées d'ici fin 2024 par les collectivités

- ✓ « 3 infrastructures de recharge hydrogène dont une prochainement ouverte au public à proximité de l'A10 » (CC Touraine Vallée de l'Indre 37)
- ✓ « Installation d'un équipement de recharge en carburants alternatifs dans la zone d'activités d'Artenay-Poupry » (CC Beauce Loirétaine 45)
- ✓ « Bourges plus accompagne le projet MARHYSOL de production hydrogène couplée à une centrale photovoltaïque à Marmagne » (CA Bourges Plus 18)

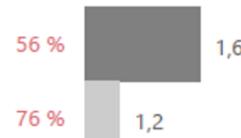
Levier: Bus et cars décarbonés

Perception globale du levier, toutes actions confondues

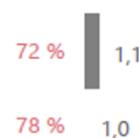


Principales actions mises en œuvre

Electrification des flottes de bus et de cars



Mise en place de zones à faible émission ZFE (pour les territoires en dépassement)



● Département ● Intercommunalité ● Commune

% nsp/non pertinent Niveau de mise en œuvre (1 = minimum ; 4 = maximum)

Levier: Bus et cars décarbonés

Perception du levier par les collectivités

- Une seule action constitue réellement ce levier, à savoir **l'électrification des flottes de bus et de cars**
- Cette action a été jugée globalement **peu pertinente** (taux de non-réponse très élevé) et **très peu mise en œuvre, sauf par les EPCI urbains** qui évaluent la pertinence moyenne, et leur action à un niveau satisfaisant

Exemples d'actions réalisées, en cours, ou contractualisées d'ici fin 2024 par les collectivités

- ✓ « Achat de deux minibus électriques » (Valençay 36)
- ✓ « Proposition d'une offre de transport à la demande basée sur 3 véhicules 9 places électriques à partir de septembre 2024 » (CC Chinon Vienne et Loire 37)
- ✓ « Livraison en 2024 de 20 cars interurbains rétrofités électriques auprès de Retrofleet pour mise en circulation en septembre 2024 et 1 minicar électrique Iveco daily » (Conseil régional)
- ✓ « Achat de citadines (bus de faible capacité) en électrique en 2022 » (Tours Métropole Val de Loire 37)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Leviers proposés dans le questionnaire

- efficacité et sobriété logistique
- fret décarboné et multimodalité

Quelques messages issus de la lecture des réponses des collectivités sur les leviers relatifs au transport de marchandises

- ❖ L'efficacité et la sobriété logistique, ainsi que la multimodalité du fret et sa décarbonation sont estimés des leviers assez peu pertinents en moyenne, sauf pour les EPCI les plus densément peuplés et les Départements
- ❖ Les actions relatives à la logistique et en particulier :
 - sensibiliser sur l'impact des actes d'achat en termes de transport,
 - mobiliser du foncier logistique à proximité des centres de consommation, ou recenser/ adapter des aires de livraison au contexte local
 - harmoniser les arrêtés de livraison avec les collectivités voisines,
 - animer le dialogue sur la mutualisation logistique dans le périmètre de la collectivité

et les actions relatives au fret et en particulier :

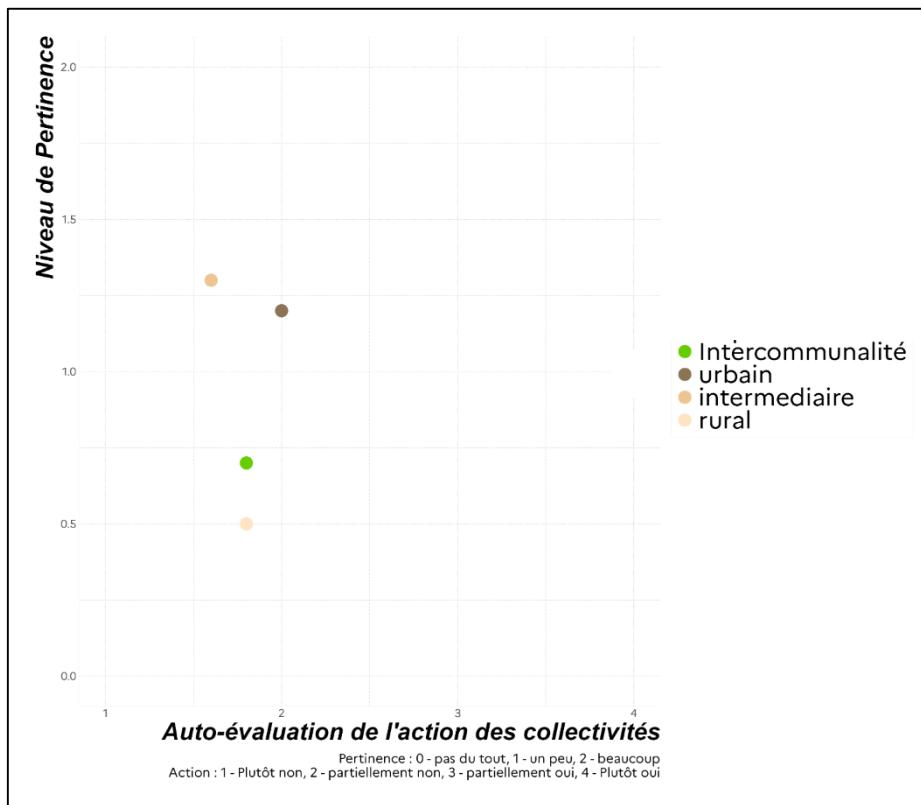
- financement de projets incitant à la multimodalité
- mobilisation du foncier public pour déployer des plateformes de transport combiné
- développement de l'infrastructure pour la cyclo-logistique et l'aide à son développement
- développement de l'infrastructure de recharge/avitaillement en carburants alternatifs et les aides à l'acquisition de véhicules professionnels à motorisation alternative

sont dans l'ensemble très peu ou très partiellement mises en œuvre

TRANSPORT DE MARCHANDISES

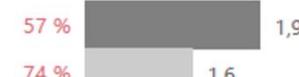
Levier: Efficacité et sobriété logistique

Perception globale du levier, toutes actions confondues

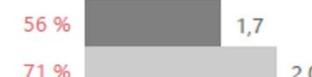


Principales actions mises en œuvre

Animation du dialogue sur la mutualisation de la logistique dans le périmètre de la collectivité



Mesures de communication et sensibilisation à l'impact environnemental sur les actes d'achat y compris en terme de transport



Mobilisation du foncier logistique à proximité des centres de consommation pour diminuer les distances de livraison



Numérisation et harmonisation des arrêtés de circulation en cohérence avec les collectivités voisines



Recensement, planification et adaptation des aires de livraison au contexte logistique local



● Département ● Intercommunalité ● Commune

% nsp/non pertinent

Niveau de mise en œuvre (1 = minimum ; 4 = maximum)

Levier: Efficacité et sobriété logistique

Perception du levier par les collectivités

- Levier jugé peu pertinent par les EPCI ruraux et moyennement pertinent par les autres types de collectivités**
 - Le taux de non-réponse est très élevé sur toutes les mesures proposées**
 - Les mesures visant à:
 - sensibiliser sur l'impact des actes d'achat** en termes de transport,
 - mobiliser du foncier logistique** à proximité des centres de consommation, ou de **recensement/ adaptation des aires de livraison** au contexte local
 - harmoniser les arrêtés de livraison** avec les collectivités voisines,
 - animer le dialogue sur la mutualisation logistique** dans le périmètre de la collectivité
- ne sont estimées que très peu ou partiellement mises en œuvre

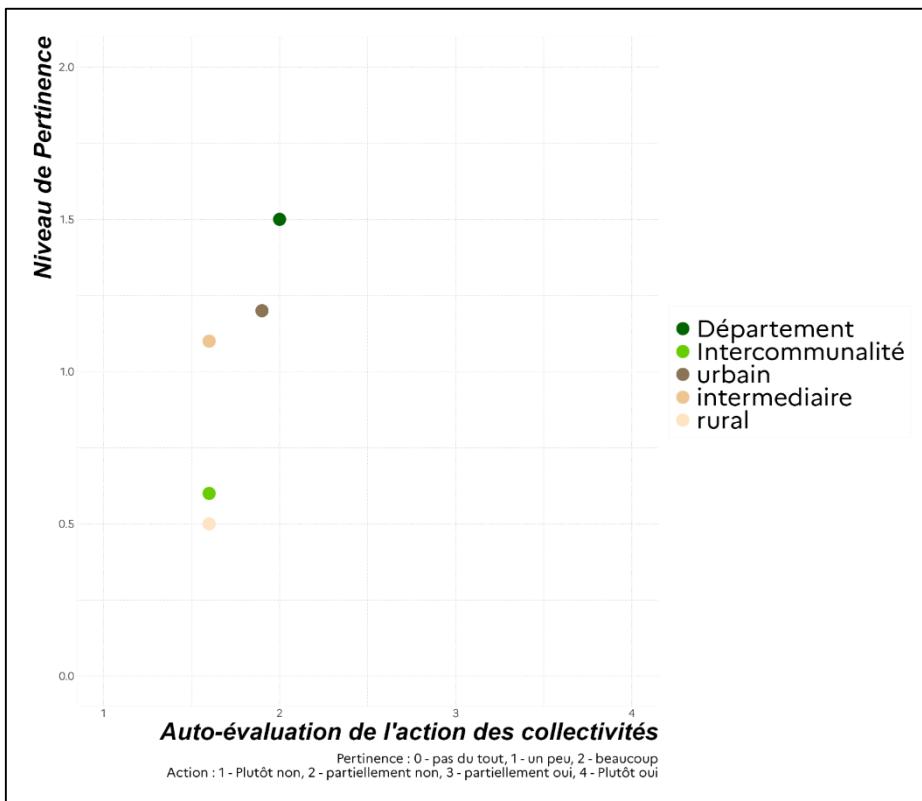
Exemples d'actions réalisées, en cours, ou contractualisées d'ici fin 2024 par les collectivités

- « Intégration des problématiques de logistique et d'avitaillage dans les comités des partenaires des bassins de mobilité & lancement de la conférence régionale sur la logistique durable en 2022 » (Conseil régional)
- « Développement des zones d'activités près des pôles urbains (Vatan, Neuvy-Pailloux, Saint-Aoustrille) » (CC Champagne Boischaux 36)
- « Convention avec La Poste en faveur de la logistique du dernier km propre » (Orléans Métropole 45)
- « Contact régulier entre communes voisines pour harmoniser les arrêtés de circulation » (Arthon 36)
- « Foncier disponible en cours de cession à proximité des axes ferroviaire et autoroutier » (CC Sologne des Rivières 41)
- « Négociation avec l'Armée pour l'acquisition d'une friche militaire de 30ha bordée par une ligne de fret ferroviaire et A77 » (CC des Quatre Vallées 45)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Levier: Fret décarboné et multimodalité

Perception globale du levier, toutes actions confondues



Principales actions mises en œuvre

Adaptation et mobilisation du foncier public pour déployer des plateformes de transport combiné, implanter des sites industriels à proximité des axes ferroviaires et fluviaux, etc.



Aides à l'acquisition de véhicules professionnels à motorisation alternative



Aides au développement de la cyclo-logistique



Contribution au financement de projets incitant à la multimodalité



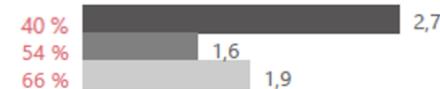
Développement d'une infrastructure et d'une offre adaptées à la cyclo logistique (ex. aires de livraison dédiées aux vélos-cargos)



Développement ou soutien à l'infrastructure de recharge et d'avitaillement en carburants alternatifs (hydrogène, GNV...)



Intégration dans les marchés publics de clauses incitatives pour une logistique durable



Priorisation de la régénération des lignes sur les sites portuaires et desservant les entreprises génératrices de trafic



Recours aux compétences d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour organiser la massification des transports (ex. tram-fret)



● Département ● Intercommunalité ● Commune

% nsp/non pertinent

Niveau de mise en œuvre (1 = minimum ; 4 = maximum)

Levier: Fret décarboné et multimodalité

Perception du levier par les collectivités

- ❑ **Levier jugé peu pertinent par les EPCI ruraux et moyennement pertinent par les autres types de collectivités**
- ❑ **Le taux de non-réponse est très élevé, et les actions proposées sont globalement très peu mises en œuvre**
- ❑ Les mesures relatives :
 - ❑ au **financement de projets incitant à la multimodalité**
 - ❑ à la **mobilisation du foncier public pour déployer des plateformes de transport combiné**
 - ❑ au développement de l'infrastructure pour la **cyclo-logistique** et l'aide à son développement
 - ❑ au développement de l'**infrastructure de recharge et d'avitaillement en carburants alternatifs** et les **aides à l'acquisition de véhicules professionnels à motorisation alternative**

sont pas ou très peu mises en œuvre

Exemples d'actions réalisées, en cours, ou contractualisées d'ici fin 2024 par les collectivités

- ✓ « **Implantation d'une plateforme multimodale rail-route du Groupe Combronde sur le territoire intercommunal** » (CC Vierzon-Sologne-Berry 18)
- ✓ « **Clauses incitatives de recours aux véhicules propres dans les marchés publics** » (CA Territoires Vendômois 41)
- ✓ « **Accompagnement du projet MARHYSOL de production H2 couplée à une centrale photovoltaïque à Marmagne** » (CA Bourges Plus 18)
- ✓ « **3 infrastructures de recharge hydrogène dont une prochainement ouverte au public à proximité de l'A10** » (CC Touraine Vallée de l'Indre 37)
- ✓ « **Installation d'un équipement de recharge en carburants alternatifs dans la zone d'activités d'Artenay-Poupry** » (CC Beauce Loirétaine 45)